ANNO XXIX - N. 5
MAGGIO 1923
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10
LE VIE D'ITALIA
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE
PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE
AMARO FELSINA RAMAZZOTTI
IL SOVRANO DEGLI APERITIVI
F.LLI RAMAZZOTTI - SOC. AN. - MILANO
CASA FONDATA NEL 1815

Attenti ai passaggi a livello!

Anche in Italia, come ormai tutti sanno (o dovrebbero sapere) molti passaggi a livello delle linee ferroviarie sono aperti e incustoditi. Gli automobilisti debbono quindi, all'avvicinarsi di tali pericolosi incroci, procedere con estrema cautela.

Tutti i passaggi a livello aperti sono segnalati con indicazioni speciali, collocate a sufficiente distanza. Ma tuttavia assai di frequente i giornali recano notizia di investimenti, gravissimi nelle conseguenze, che qua e là avvengono, specialmente di notte. Disattenzione dei conducenti le autovetture o gli autocarri?.... Velocità eccessive?... *Insufficienza dei freni di fronte alla necessità di un arresto improvviso?...*

Molte perfezioni, anche inutili, voi cercate nella vostra vettura. Non sempre vi occupate della *perfezione più logica e necessaria:* **quella dei freni.**

Troppi automobilisti osservano soltanto *come* e *quanto la vettura corra*, e non curano affatto *come* e **quando** *possa fermarsi*.

Pensate **oggi** ai vostri freni. Non domani: forse sarebbe troppo tardi!.

Siete voi certo di essere, in ogni istante, veramente padrone della vostra macchina?... Il buon freno non è quello che «inchioda» l'automobile. Il «blocage» improvviso del treno posteriore di una vettura, che diventa pericolosissimo se i freni sono anche anteriori, fa slittare o sbanda il veicolo. Il buon freno è sempre dolce e progressivo nella azione frenante, anche se voi non avete la sensazione di questa progressività, perchè la vettura si arresta come per prodigio, quasi al comando del vostro stesso pensiero.

Bisogna che la vostra macchina *abbia oggi stesso il buon freno*.

I ceppi di ghisa hanno fatto il loro tempo. Tutte le maggiori marche automobilistiche del mondo adottano ora il *nastro di tessuto a base di amianto intrecciato con fili di metallo speciale* che lo rendono praticamente indistruttibile.

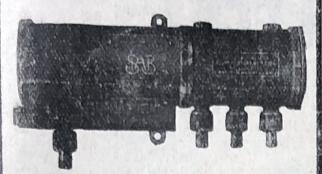
Il **FREN-DO** è senza dubbio il migliore, il più esperimentato, il più efficace dei *nastri per freni*.

Così come i dischi **FREN-DO** permettono di formare le frizioni più dolci e progressive e di più sicuro innesto.

Chiedete il NASTRO PER FRENI **FREN-DO** a chi dirige il vostro Garage

Deposito e vendita all'ingrosso dei materiali FREN-DO

ADOLFO ROSSETTI - TORINO - Via S. Francesco da Paola, 21 - Tel. 51-29

(Brevettato in tutto il mondo)

Nuovissimo tipo di Alimentatore
per motore a benzina

Senza galleggiante -- Senza nourrice

Funzionamento sicuro e continuo
a qualunque velocità
e su qualunque salita

Economizzatore di benzina

SOCIETÀ ITALIANA ALIMENTATORI BENZINA

Agenzia di vendita

Via Morosini, 5 - **MILANO (22)** - Telefono 50-247

ACQUISTATE SOLTANTO CIÒ CHE RISOLVE EFFICACEMENTE IL PROBLEMA DELLA VOSTRA SOSPENSIONE

VINCITORE DEL GRAND PRIX
BRESCIA, STRASBURGO, MONZA

Adottato da FIAT, LANCIA, SPA

È IL SOLO VERAMENTE EFFICACE E IL MENO CARO

Guardatevi dalle imitazioni

Concessionari esclusivi per l'Italia

D. FILOGAMO - Via dei Mille, 24 -- } **TORINO**
G. AMBROSINI - Corso San Maurizio, 36 }

IL SOLEX

si smonta
svitando un
dado solo

Accessibilità di tutte le sue parti. Smontaggio istantaneo. Regolazione definitiva una volta stabilita.

Adottato in serie da **oltre 80** costruttori: Hispano-Suiza, Chenard & Walcker, Mathis, Voisin, Delaunay-Belleville, Berliet, Delage, Delahaye, De Dion-Bouton, Citroën, Salmson, Latil, Hurtu, Amilcar, Mors, Ballot, Aurea, OM, Itala, ecc.

AGENZIA ITALIANA CARBURATORE "SOLEX", Ditta Boesch, 33, Corso Galileo Ferraris, **TORINO** - **Tel. 54-24**

Subagenzia di Milano: Corso Porta Vittoria, 4

EAU DE COLOGNE
CHYPRE
SAUZÉ FRÈRES
PARIS
creazione originalissima dell'Arte Profumiera moderna, riunisce in sè:
1º Tenacità e persistenza mai sinora raggiunte.
2º Finezza incomparabile.
3º Sostituisce con vantaggio le essenze più fini pur restando un'acqua di toilette di grande pregio igienico.
4º Si adatta mirabilmente alla più raffinata bellezza muliebre.
5º Si armonizza alla severa eleganza dell'uomo d'affari e dello sportman.
6º Le sue virtù aromatiche e balsamiche la rendono necessaria in ogni stagione, dopo ogni esercizio fisico, nei teatri ed ambienti chiusi.
7º L'Acqua di Colonia Chypre rievoca la primavera ellenica.
8º È un vero godimento estetico adottare questa nostra creazione.
In vendita presso i migliori Profumieri del Regno che hanno appositi vaporizzatori, da noi forniti, per farla sentire al pubblico. Qualora il Vostro fornitore ne fosse sprovvisto, mandate il Vostro biglietto di visita al Signor Sigismondo Jonasson - Pisa, nostro Agente Generale per l'Italia, e ci faremo un piacere di mandarvene un campioncino gratis e franco.
Eau de Cologne Chypre
SAUZÉ FRÈRES
PARIS
CREAZIONE ACME MILANO

PER I VOSTRI FARI

per l'illuminazione interna degli Autobus
per le saldature autogene in Officina

L'ACETILENE DISCIOLTO

(in bombole)

vi è indispensabile se volete avere:

Luce potente *continua e regolabile, efficace anche con la nebbia*
Economia di consumo *(consumate solo l'Acetilene che utilizzate)*
Pulizia
Saldature autogene sicure

Soc. An. **IMPRESA GENERALE FORNITURE FARI e FANALI**
Capitale interam. versato L. 1.400.000
Sede centrale: **ROMA**, Via Due Macelli, 66 - Telegr FAR'ANALI-ROMA - Tel. 38-52
Filiale: **VENEZIA**, Calle 22 Marzo, 2407 - Telef. 17-19

Officine per la produzione dell'Acetilene disciolto in Italia:
ROMA - Via Maruccini, 33 - Telef. 41-65
MURANO (Venezia) - Fondamenta Navagero - Tel. 10-72
BOVISA (Milano) - Via Oberdan, 4 - Telef. 60 300
NAPOLI - Via Nuova di Poggioreale, 54 - Telef. 37-38
CIVITAVECCHIA - Forte Michelangelo

Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-34, 12-420, 11-45, 10-184 (Centralino)
Capitale sociale L. 10.000.000 intieramente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1922 L. 64.303.026,58

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i

DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato **400** sinistri così ripartiti

per Urti contro alberi, paracarri e simili	N.	66	sinistri per L.	42.040,—
» Scontri ed investimenti in genere	»	223	» » »	150.745,—
» Slittamenti	»	25	» » »	15.360,—
» Ribaltamenti	»	30	» » »	39.015,—
» Cattivo stato delle strade	»	28	» » »	21.475,—
» Scoppio di pneumatici	»	9	» » »	22.060,—
» Lancio di sassi	»	13	» » »	1.205,—
» Negligenza dello chauffeur	»	6	» » »	1.385,—

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 142.912.615,02

Dove e come acquistate l'Olio Lubrificante?

Ogni compera va soggetta a serie riflessioni. Acquistando l'olio lubrificante vi domandate: È buono o cattivo - adatto o inadatto?

Eccovi due comuni metodi di richiesta, uno suggerito da falsi preconcetti in fatto di lubrificazione, l'altro dal logico apprezzamento del valore della lubrificazione scientifica:

" Datemi dell'olio denso „
ciò rammenta che:

1 - 9 olii lubrificanti su 10 sono soltanto sottoprodotti del petrolio grezzo, provenienti dalla produzione della benzina.

2 - Su venti latte d'olio qualsiasi acquistate a caso, non se ne troveranno due che per qualità si eguaglino.

3 - Un dato olio può essere chiamato "denso„ da un rivenditore oppure "semidenso„ da un altro. Nessuna regola viene osservata per le designazioni "fluido„ "semidenso„ "denso„ ed "extradenso„. Alla meglio questi sono termini indefiniti.

4 - Gli olii "densi„ comuni sono sovente prodotti scadenti venduti ad alti prezzi. Parecchie migliaia di chilogrammi di olii di qualità inferiore sono venduti agli stessi prezzi dei Gargoyle Mobiloil.

5 - Una buona metà degli inconvenienti nei motori sono causati da una lubrificazione inappropriata.

Gli olii "inadatti„ provocano perdite di compressione, spreco di benzina frequenti riparazioni, rapido logorio de motore e tendono a formare eccessivi residui carboniosi.

Vi è un solo mezzo efficace per liberarvi da una cattiva abitudine Sostituirla con una buona:

Acquistate i Gargoyle Mobiloil.

" Datemi una latta di Gargoyle Mobiloil „
perchè:

1 - I Gargoyle Mobiloil sono prodotti da specialisti in fatto di lubrificazione, con metodi speciali, da petroli grezzi scelti per le qualità lubrificanti che posseggono, senza tener conto della benzina che se ne può ricavare.

2 - L'assoluta uniformità dei Gargoyle Mobiloil è mantenuta mediante accurati e moderni processi di lavorazione. Di ogni produzione vengono eseguite circa 30 prove separate.

3 - Il "corpo„ di ogni gradazione di Gargoyle Mobiloil è rigidamente stabilito e risponde con esattezza scientifica alla lubrificazione delle automobili per le quali è raccomandato.

4 - Chi acquista i Gargoyle Mobiloil prescinde dal loro prezzo equo, ma tende soltanto a procurarsi olii di massimo potere lubrificante.

5 - I Gargoyle Mobiloil riducono al minimo le spese di riparazione. Usandoli secondo le indicazioni contenute nella "Guida della Perfetta Lubrificazione„ otterrete la massima efficienza del vostro motore, il minimo consumo di benzina, riducendo pure al minimo l'usura e la formazione di depositi carboniosi.

GARGOYLE Mobiloil
Una gradazione per ogni tipo di motore

Acquistando i "*Gargoyle Mobiloil*„ è preferibile esigere recipienti litografati i quali dovranno portare impressa la marca "GARGOYLE„ in rosso e nero. Verificare, inoltre, che i dischetti di garanzia posti nei bocchielli siano intatti.

AGENZIE e DEPOSITI: Bari, Biella, Bologna, Bolzano, Cagliari, Firenze, Genova, Livorno, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Sampierdarena, Torino, Termini Imerese, Trieste, Venezia.

GUIDA

per la perfetta lubrificazione dell' Automobile
(Edizione ridotta)

Nella Tabella seguente sono indicate le gradazioni di Gargoyle Mobiloil esattamente appropriate per la lubrificazione dei motori d'automobili.

A significa Gargoyle Mobiloil " A „
BB „ Gargoyle Mobiloil "BB„
B „ Gargoyle Mobiloil " B „
E „ Gargoyle Mobiloil " E „
Arc „ Gargoyle Mobiloil "Arctic„

Ove esistono differenti raccomandazioni di Gargoyle Mobiloil per l'estate e per l'inverno la raccomandazione invernale devesi seguire per l'intero periodo di temperatura fredda.

Se la vostra vettura non è indicata in questa Tabella ridotta chiedeteci il nostro opuscolo " Lubrificazione Scientifica „ nel quale sono elencate le gradazioni di Gargoyle Mobiloil appropriate per tutte le Automobili.

AUTOMOBILI	1922 Estate	1922 Inverno	1921 Estate	1921 Inverno
Afea	B	BB	B	BB
Alfa	B	BB	B	BB
Ansaldo	B	B	B	B
Aurea	B	B	B	B
Benz Gaggenau	BB	A	BB	A
Berliet	A	A	A	A
Bianchi	BB	BB	BB	BB
Briscoe			A	Arc
Bugatti	A	Arc	A	Arc
Buick	Arc	Arc	Arc	Arc
Buire (La)	BB	A	BB	A
Cadillac	A	A	A	A
Ceirano	BB	A	B	BB
Chevrolet (490)	Arc	Arc	Arc	Arc
" (tutti i modelli)	A	Arc	A	Arc
Chiribiri	B	BB	B	BB
Citroën	BB	A	BB	A
Clément Bayard	BB	A	BB	A
C. M. N.	BB	A	B	BB
Corre La Licorne	BB	A	BB	A
Daimler	A	A	A	A
Darracq (Talbot)			B	BB
De Dion Bouton	BB	A	BB	A
Delage	BB	A	BB	A
Delahaye	BB	A	BB	BB
Diatto	B	BB	B	BB
Dodge Bros.	Arc	Arc	Arc	Arc
Fiat	B	BB	B	BB
Ford	E	E	E	E
G. L.	B	BB	B	BB
Haynes (6 cilindri)	A	Arc	Arc	Arc
" (12 ")			A	A
Hispano-Suiza	BB	BB		
Hotchkiss	A	A	A	A
Hupmobile	A	Arc	A	Arc
Isotta Fraschini	B	A	B	B
Itala	B	A	B	BB
Lancia	B	B	B	B
" (Mod. [illegible] e Tri-kappa)	A	A		
Lorraine Dietrich	[illegible]	A	B	A
Marmon	A	A	A	A
Mathis	BB	A	BB	A
Mercédès	BB	A	BB	A
" (s. v.)	[illegible]	Arc	A	Arc
Métallurgique	[illegible]	BB	BB	A
Mors (s. v.)	A	Arc	A	Arc
M. V. (moto-vetturette)	[illegible]	BB	B	BB
Nagant Frères	BB	A	A	A
Napier			BB	A
Nazzaro	B	B	B	B
O. M.	A	A	A	A
Overland	[illegible]	Arc	A	Arc
Packard	[illegible]	A	A	A
Peerless (8 cilindri)	A	A	A	A
Peugeot (10 HP.)	[illegible]	Arc	A	Arc
" (tutti i modelli)	[illegible]	BB	BB	BB
Renault	[illegible]	A	A	A
" (autocarri)	[illegible]	A	BB	A
Restelli			B	BB
Rochet Schneider	[illegible]	A	A	A
Rolls Royce	BB	A	BB	A
Saurer (tedesco)			A	A
" (austriaco)	[illegible]	A		
S. C. A. P.	BB	A	BB	A
Scat	BB	A	B	BB
Scripps Booth	Arc	Arc	A	A
Spa	B	BB	B	BB
" (mod. Sport)	BB	A	B	A
Stearns Knight	[illegible]	A		
Steyr	[illegible]	A	A	A
Studebaker	[illegible]	Arc	A	Arc
Sunbeam	[illegible]	A	A	A
Temperino (vetturetta)	B	B	B	B
Unic	[illegible]	Arc	A	Arc
Zedel	BB	A	BB	A

Vacuum Oil Company *Società Anonima Italiana* **Sede Sociale: Via Corsica, 21-F Genova**

Anno XXIX. Sommario del Fascicolo di Maggio N. 5

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

Consoci, staccate e rispedite subito!

Scheda di votazione da staccare e rinviare alla Sede del T. C. I.

Chiusura della votazione: il 31 Luglio 1923

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che pervenga in tempo utile non più tardi del 31 Luglio p. v.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al bilancio 1922, alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti, e alle proposte modificazioni dello Statuto Sociale Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi. Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare.

NB. - Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il ***1 Agosto 1923.***

Votazione del Bilancio del Touring per l'anno 1922:

Approvo il bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring per l'anno 1922, pubblicato nella **Rivista Mensile del Touring,** *N. 5, Maggio 1923 e sul* **Foglietto d'informazioni** *N. 2, Aprile 1923 e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci.*

Votazione per la nomina delle cariche sociali:

Consiglieri scadenti dalla carica per compiuto triennio e rieleggibili:	Consiglieri proposti pel triennio 1923-24-25
1. Bertarelli Gr. Uff. Luigi Vittorio	1. ....
2. Bertolini Cav. Lorenzo	2. ....
3. Candiani Comm. Dott. Ettore	3. ....
4. Garbagni Ing. Mario	4. ....
5. Guasti Comm. Avv. Federico	5. ....
6. Moldenhauer Dott. Cav. Carlo	6. ....
7. Moro Avv. Elia	7. ....
8. Radice Cav. Uff. Avv. Felice	3. ....
9. Rosetti Avv. Doro	9. ....
10. Sansoni Ing. Comm. Francesco	10. ....

Sindaci scadenti dalla carica e rieleggibili:	Sindaci proposti per l'esercizio 1293:
1. Lonati Rag. Cav. Uff. Angelo	1. ....
2. Magnocavallo Rag. Cav. Camillo	2. ....
3. Rocca Dott. Rag. Gian Battista	3. ....

NB. - S'intendono proposti per la riconferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Votazione per la modificazione dello Statuto Sociale:

Approvo le proposte modificazioni agli articoli, 5, 6 e 7 dello Statuto Sociale, *e di cui è cenno nel fascicolo cui la presente va allegata.*

NB. - Chi non approva è pregato di cancellare l'indicazione degli articoli.

Lembo da piegare

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Bozze di stampa di ritorno
Art. 78 lettere *c) p)* del Reg. Gen. Postale.

Affrancare
con bollo
da 10 centesimi

Alla

Direzione Generale
del Touring Club Italiano

MILANO
Corso Italia N. 10

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA-ALBERGHI-PRODOTTO ITALIANO-SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXIX - N. 5 | Maggio 1923

Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria dei Soci del Touring Club Italiano

A sensi degli articoli 27, 28, 29, 31 e 43 dello Statuto Sociale sono indette per votazione « ad referendum » le Assemblee Generale Ordinaria e Straordinaria dei Soci del Touring Club Italiano. Il giorno di chiusura della votazione è fissato al 31 luglio 1923.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA:

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione;
2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1922;
3. Voto sul Bilancio consuntivo 1922;
4. Elezioni:

   a) di dieci Consiglieri in sostituzione dei Signori: Gr. Uff. L. V. BERTARELLI, Cav. LORENZO BERTOLINI, On. Comm. ETTORE CANDIANI, Ing. Cav. MARIO GARBAGNI, Comm. Avv. FEDERICO GUASTI, Cav. Dott. CARLO MOLDENHAUER, Avv. ELIA MORO, Cav. Uff. Avv. FELICE RADICE, Avv. DORO ROSETTI, Ing. Comm. FRANCESCO SANSONI (uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili);

   b) di tre Sindaci in sostituzione dei Signori: Cav. Uff. Rag. ANGELO LONATI, Rag. Cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, Dott. Rag. GIAN BATTISTA ROCCA (scaduti dalla carica annuale e rieleggibili).

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA STRAORDINARIA:

Modificazione degli articoli 5, 6 e 7 dello Statuto Sociale.

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31, 32, 33 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla sede del Touring non più tardi del 31 luglio 1923.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1º agosto 1923, iniziandosi alle ore 9.

Milano, 30 aprile 1923.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
Alfredo Zaffaroni.

IL PRESIDENTE
L. V. Bertarelli.

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1922

CONSOCI,

I. Movimento dei Soci. — L'esercizio chiuso il 31 dicembre 1922 resterà memorabile negli annali del Touring per aver raggiunto il numero di 212.599 Soci che ci pone nettamente alla testa delle Associazioni consorelle di tutto il mondo.

Non è una meta ma solo un momento del nostro cammino: intorno al Sodalizio è un fervore di nuove adesioni, che lascia adito alle previsioni più lusinghiere. Così il motto ... *et ultra* inciso nella bella medaglia che ricorda « duecentomila Soci raccolti nel tuo nome, o Italia » non è soltanto fausto auspicio, ma fatto positivo.

Non è temeraria la speranza che il 1923 si chiuda con un quarto di milione di Soci. Occorre però di consolidare questa brillante situazione. Bisogna darle stabilità.

Vi è perciò un voto essenziale da esprimere ancora una volta e il Vostro Consiglio lo ripete qui nel documento capitale delle sue comunicazioni ai Soci, raccomandandolo alla loro benevola, sentimentale e anche interessata attenzione. Non meno di 72.000 Soci (vedi nel Bilancio all'articolo: quote versate al 31 dicembre '22 pel '23) dimenticarono che avrebbero dovuto versare la quota già dal 15 novembre '22. Questa enorme falange di ritardatari disorganizza l'Amministrazione in tutte le sue registrazioni e in molti suoi contratti (carta, stampa) e ciò ricade sui Soci, i quali non possono pretendere che i ritardatari vengano poi registrati con magica prontezza e i loro indirizzi che erano stati scartati, rimessi alla pari degli altri, nè che le pubblicazioni si ristampino per essi in un batter d'occhio. Con una quota di 10 lire, al giorno d'oggi coi personali retribuiti come è necessità, bisogna che queste diecine di migliaia di Soci si persuadano che si pongono dalla parte del torto per qualsiasi loro successivo reclamo.

Gli inconvenienti dei ritardi e anche quelli del rinnovo annuale delle registrazioni si sopprimono facendosi Soci Vitalizi. Il movimento per il vitaliziato va intensificandosi (3.955 nel '21, 7.930 nel '22) ma deve essere molto più pronto e largo nell'interesse del Sodalizio e dei singoli Soci. Questo occorre, questo dovete far subito (1).

Anche i mutamenti di indirizzo sono causa di disordine per insufficiente solerzia nel trasmetterceli. Essi ci sono mandati il più spesso parecchio tempo dopo che già furono effettuati e se al vecchio indirizzo fu già predisposta una spedizione non è possibile rintracciarlo fra altri 225.000.

II. Consistenza patrimoniale. — Le risultanze del bilancio sono di legittima soddisfazione. Chi metta in relazione l'eccedenza attiva del '22 di L. 275.322,32 (anche se piccola rispetto all'importanza complessiva delle cifre) coll'enorme sforzo fatto per dare in piena gratuità ai Soci, oltre gli innumerevoli altri servizi, le tre grandi pubblicazioni: l'*Annuario Generale*, la *Guida*, l'*Atlante Stradale*, può trarne davvero motivo di meraviglia poichè il valore librario delle tre opere ammonta almeno a 70-80 lire.

Il *Fondo disponibile* sale nel '21 da lire 1.157.952,27 a L. 1.438.915,03 mentre il numero confortante (per quanto noi desideriamo molto di più) di nuovi Vitalizi inscritti vi aggiunge il fondo di garanzia ad essi vincolato di L. 1.205.500 e i nuovi Soci Fondatori della Sede (troppo pochi anch'essi: 297) altre L. 29.700 cosicchè il montante del *Patrimonio* (titoli di Stato o da esso garantiti al corso del 31 dicembre 1922; stabile della Sede al costo di anteguerra e limitate esistenze calcolate con prudenza) è dell'importo di L. 6.675.940,03, ragguardevole, poichè il Sodalizio è sostanzialmente un Ente colturale.

Si è potuto quest'anno, giovandoci del rialzo del corso dei nostri valori, costituire una riserva per la loro fluttuazione di lire 105.082,54.

(1) L'associazione Vitalizia importa, per l'Italia e Colonie L. 150,20 (Estero L. 250,20). I Soci Vitalizi fondatori **della Sede versano L. 100 in più.**

III. Le spese per le pubblicazioni. — I periodici *Le Vie d'Italia, La Sorgente, Le Strade;* la *Guida dell'Italia Centrale* (2° Volume), l'*Atlante Stradale* (3° Fascicolo), l'*Annuario Generale*, il *Foglietto di Informazioni* ed altre opere minori hanno assorbito L. 4.601.844 e cent. 83 con un aumento di L. 1.575.268,67 sull'esercizio precedente. È una cifra imponente che misura con evidenza assoluta la grandiosa propaganda del Touring. Le idealità programmatiche del Sodalizio sono attuate con mezzi poderosi. Dopo di averne avuto visione in una sua recente solenne visita alla Sede del Touring, il Presidente del Consiglio firmava l'albo degli ospiti illustri facendo seguire questa laconica, ma per noi lusinghiera, postilla « con ammirazione ». Guide, Carte, Annuari e tutte le pubblicazioni in genere sono diffuse in masse colossali a centinaia di migliaia di copie, con una penetrazione colturale di vastità che non trova forse altri riscontri e con chiarezza di direttive patriottiche e didattiche costante e precisa.

IV. La Propaganda, intesa in Bilancio nel senso di lavoro per la diffusione del Sodalizio, ha assorbito L. 183.273,80 e cioè lire 56.131,63 in più del 1921. Come si vede anche per l'aumento del numero dei Soci occorrono mezzi e tutta un'attività speciale che sfugge al pubblico, presso Consoli e propagandisti e che ha per base pubblicazioni apposite, premi di benemerenza, riconoscimenti vari e così via.

Vivissima deve essere la riconoscenza del Sodalizio al Corpo Consolare per l'attività addimostrata in molti modi, ma soprattutto nell'associare nuovi adepti al Sodalizio. Sotto questo aspetto furono segnalati in *Rivista* molti nomi ammirabili per la straordinaria efficacia della loro propaganda.

V. Alcuni lavori compiuti nel 1922. — Essi sono ben noti ai Soci, perciò li ricordiamo con pochi accenni. Per più ampie notizie si consultino le note esplicative lungo l'anno nelle *Vie d'Italia* e, più brevemente, nel *Foglietto d'Informazioni.*

1. *Le Vie d'Italia.* — Nel 1922 si attuò nel nostro maggior periodico una importante riforma: la stampa su carta patinata, che gli conferisce grande nitidezza ed eleganza. *Le Vie d'Italia* costituiscono ora una pubblicazione altamente stimata e che tutti ci invidiano. Una circolare del Ministro della Pubblica Istruzione la segnalò alle Scuole Medie e Superiori quale strumento efficace di diffusione e di volgarizzazione della coltura. La tiratura è in continuo aumento. Il volume del '22 conta 1304 pagine con oltre 1000 incisioni. Articoli ed illustrazioni sono, senza eccezioni, originali.

Nonostante lo sforzo finanziario del cambio di tipo della carta, l'abbonamento è rimasto immutato: irrisorio per i più solerti Soci — i *primi centomila* — bassissimo per gli altri.

Il vostro Consiglio formula qui un voto: nessuna famiglia manchi delle *Vie d'Italia:* è una tal manifestazione di salda coscienza nazionale, è tal rivista ragionata e gradevole di ricchezze e di forze nostre, tale suscitatrice di pensieri e di energie, che a nulla meglio la sapremmo paragonare che ad una splendente fiaccola perennemente accesa.

2. Venne dato gratuitamente nel 1922 il *II Volume della Guida dell'Italia Centrale,* « Firenze, Siena, Perugia, Assisi ». E si verificò subito dopo, a vista d'occhio, un fatto significativo che continua e continuerà indefinitamente: nelle quattro città un inaspettato rosseggiare del nostro libro nelle mani di innumerevoli: segno che giunge opportuno, aspettato, utile.

3. L'*Atlante stradale d'Italia del T. C. I. al 300.000,* si è arricchito col 3° fascicolo, pure dato gratuitamente lo scorso anno: 8 nuovi fogli, graditi in modo particolare perchè contengono un territorio di superlativo interesse patriottico e turistico, la Venezia Tridentina e la Giulia. L'*Atlante* conta così alla fine del '22, 6.280.000 fogli in mani italiane.

4. L'*Annuario Generale,* che preannunciammo — e parve miracolo — come volume di 1000 pagine, ne contò invece ben 1208 ed ebbe una tiratura di 235.000 esemplari. Se lo sforzo finanziario eccezionale della gratuità merita particolare nota, l'*Annuario* va distinto altresì per la quantità e la precisione di notizie, frutto di una organizzazione grandiosa di collaborazioni, inchieste e corrispondenze.

Il maggior vantaggio dato da questo nostro lavoro è di essere riuscito in pochi mesi a rendersi indispensabile agli italiani, facilitando con la materia tecnica e turistica, le indicazioni e gli indirizzi innumeri, lo svolgimento di molte attività civili, contribuendo potentemente alla diffusione di una vasta coltura di dettaglio che sarebbe impossibile trovare ad altre fonti.

5. Della *Guida d'Italia per gli Stranieri* nello scorso anno è uscito il I Volume « L'Italie des Alpes à Rome ». Redatto, tradotto, stampato, rilegato in Italia, è entrato nella notissima e giustamente stimata collezione dei *Guides Bleus* della Casa Hachette di Parigi.

È un volume di 637 pagine con 26 carte geografiche e 27 piante di città oltre a molti interni di edifici. Costò molta fatica e molto denaro. Dal punto di vista economico rappresenta pel Sodalizio una passività non indifferente, ma ben giustificata dalla nobiltà del fine. Il Consiglio del Touring è sicuro che i Soci sono consenzienti in questa sacrosanta propaganda di richiamo, in cui la più assoluta oggettività è a servizio dei fatti veri, ma esclude i non veri. Pertanto il libro costituisce un cordiale e pratico invito agli stranieri a venire in Italia per conoscere la verità, ma con animo scevro da prevenzioni.

L'Italia antica e ancor più la nuova passerà davanti ai loro occhi nè spavalda, nè travestita, ma forte e sicura di sè.

6. Per i *Consolati, gli Affiliamenti, gli Alberghi, i Ribassi di tessera*, venne alacremente continuato il lavoro che ebbe il suo maggior sviluppo nel '21. L'*Annuario Generale* riflette in ogni riga questa grande attività, frutto di lunghe e pazienti trattative, di contratti, di inchieste, di ricerche, di controlli senza fine.

7. *Il Turismo Scolastico*. I risultati in questo campo sono soddisfacenti. Abbiamo festeggiato il suo primo decennio con un solenne Convegno di tutte le Commissioni, che ha riunito in Milano 250 studenti e insegnanti dai più lontani punti d'Italia rappresentanti delle 40 nostre Commissioni locali. Il Convegno splendidamente riuscito è ricordato da una bellissima medaglia donata dal comm. Johnson, presidente del Comitato Nazionale.

Quest'anno numerose Commissioni nuove si sono aggiunte alle esistenti con grande concorso di alunni e di professori e con piena soddisfazione di tutti: giovani, insegnanti e genitori. Anche in minuscoli centri si sono costituite piccole Commissioni di valore morale speciale, perchè portano una corrente di vita sana e forte in ambienti digiuni di queste iniziative.

Successi particolarmente notevoli si ebbero nella Venezia Giulia. Manipoli di insegnanti e di devoti alla buona causa hanno costituito a Trieste, Gorizia, Gradisca, Capodistria, Pisino, Pola organismi attivissimi, ed organizzato gite frequenti e numerose, come il memorabile convegno sul Monte Re (Pasqua del '22) con un concorso di oltre 600 alunni.

Complessivamente furono condotti in gite, spiritualmente e fisicamente fruttuose, circa 30.000 studenti. A questo lusinghiero risultato contribuì il Ministero della Pubblica Istruzione richiamando l'attenzione dei Provveditori agli Studi e dei Capi di Istituto sull'opera del Touring nel campo del Turismo Scolastico, ritenuta «consona a quello spirito di rinnovamento che anima la scuola e che tende, rendendola campo di osservazioni e di diretta esperienza, ad avvicinarla alla vita reale».

E poichè l'educazione fisica nelle scuole sta per essere disciplinata con nuove direttive, abbiamo motivo di sperare che l'opera del nostro Comitato Nazionale di Turismo Scolastico possa avere a sua disposizione un campo più vasto e nuovi e maggiori consentimenti.

8. *La Sorgente*. Questo nostro Periodico, organo del Comitato Nazionale di Turismo Scolastico del T.C.I. va penetrando nei suoi ambienti naturali: scuola e famiglia, ove è letto con interesse e con simpatia. La sua redazione si è andata trasformando e verrà anche più perfezionandosi nel senso che oltre a porre in evidenza quanto si viene effettuando nel campo del Turismo Scolastico, tende ad illustrare tutto ciò che, nelle gite, può essere argomento di studio, educando così i giovani alla osservazione individuale e contribuendo alla loro coltura. E a prova del lusinghiero apprezzamento di questa nostra Rivista da parte delle persone che meglio sono in grado di valutarla, stanno gli abbonamenti inviati da non pochi insegnanti e capi di Istituto per la quasi totalità delle rispettive scolaresche.

9. *La propaganda speleologica*. In ripetuti articoli delle *Vie d'Italia* si è fatta la storia dell'intenso lavoro compiuto dal Touring per destare nel Paese quell'interesse per la speleologia di cui è maestra la Società Alpina delle Giulie. La valorizzazione nazionale delle ricchezze turistiche sotterranee del Carso è un dovere ora che esse furono sottratte alla frequentazione straniera. Pel risorgimento dopo guerra delle Grotte di Postumia abbiamo lavorato attivamente con positivi risultati. Per la messa in valore del gruppo speleologico in amministrazione della S.A.G. abbiamo le più vive simpatie. Per rendere più largamente note le esplorazioni sotterranee della Venezia Giulia stiamo preparando una grande opera di volgarizzazione di cui parleremo fra non molto. E speriamo che l'amore alla ricerca e alla visita di grotte si estenda a quelle regioni italiane, numerose e vaste, che ne possiedono una grandissima quantità per la loro natura carsica, e riservano perciò agli esploratori senza dubbio il premio di interessantissime scoperte.

VI. Il servizio Dogane. — I depositi a garanzia erano al 31 dicembre L. 6.758.530,45 (contro L. 3.486.550,45 del '21) pel sempre maggior sviluppo dei rapporti internazionali d'auto e l'elevatezza dei dazi e dei cambi.

Il servizio non è ancora stato ripreso con alcuni paesi europei, per la insufficienza delle garanzie offerteci di fronte alla fantastica svalutazione della moneta di quei paesi e alle oscillazioni dei cambi durante il periodo di validità di un trittico. Tuttavia siamo senza tregua alla ricerca di una soluzione conveniente al serio problema.

Fummo costretti a sospendere l'importante facilitazione ai nostri Soci, residenti all'Estero, dispensati, su presentazione della tessera alle Dogane, dal versare in denaro la cauzione per la importazione temporanea in Italia di biciclette. Parecchi Soci dalla Svizzera hanno importato la bicicletta senza poi farne constare la riesportazione o avvertirci se la riesportazione non era avvenuta. Per alcuni si potè a fatica regolarizzare la posizione. Per altri abbiamo dovuto pagare (circa L. 350 ciascuno oltre le spese) senza possibilità di rivalsa, essendo essi irreperibili.

Anche il passaggio in franchigia verso la Svizzera delle motociclette fu sospeso: ben 37 Soci italiani hanno importato in Svizzera la macchina senza farne poi constare la riesportazione. Sono negligenze incredibili, pur prescindendo dalla supposizione di frodi, che ci hanno obbligato a sborsare somme non trascurabili e ci hanno messo in rischi ingenti. Probabilmente la facilitazione per le moto verrà rimessa in vigore con qualche ritocco precauzionale per un nuovo esperimento, nella speranza di una maggiore doverosa diligenza degli interessati.

Il deposito dei valori pei trittici fu nel '22 in cifre tonde di circa L. 8.600.000 alla Sede di Milano, 1.400.000 all'Ufficio di Torino, 1.300.000 a quello di Firenze, 1.300.000 a quello di Roma. Queste grosse cifre debbono essere gestite con grande oculatezza per evitare inconvenienti che possono essere gravi. Gli automobilisti sono il più spesso ignari di una quantità di formalità, regolamenti e circolari che li modificano, specie per la scadenza, per il che occorrono personali specializzati per consigliarli. D'altra parte essi devono continuamente venir difesi da errori e ingiuste pretese delle Dogane periferiche.

Fu istituito presso una Banca un servizio per la custodia di valori così ingenti in Milano, Torino, Firenze, Roma e Trieste. Tuttavia non è possibile fare quanto si vorrebbe a motivo della delicatezza e della responsabilità di questo movimento di valori. Fu recentemente proposto un sistema di assicurazioni da Società assicuratrici, ma finora tutte le formole avanzateci vennero trovate o non convenienti per l'automobilista o inaccettabili dall'Ente mallevadore verso il Governo, il quale non ammette nessuna clausola restrittiva all'immediato pagamento senza discussione dei dazi o delle penalizzazioni che esso richieda.

Per prospettare poi quale somma di responsabilità materiali incombano al Touring, il quale le ha potute assumere in virtù della solidità e della considerazione acquistate, si può osservare che i trittici del T.C.I. inviati alle Società estere e da queste emessi per i loro soci che vengono in Italia — trittici di cui risponde il T.C.I. (con rivalsa eventuale sulle Società estere) — rappresentano una malleveria per somme ancora maggiori di quelle di cui ci garantiamo col deposito diretto per gli italiani che vanno all'estero. Per le diecine di milioni che dovrebbero essere depositate agli uffici doganali italiani all'ingresso dei turisti, lo Stato Italiano accetta *i tagliandi dei nostri trittici* in sostituzione del denaro. Il T.C.I. garantisce che quei tagliandi saranno sostituiti dal contante qualora il dazio fosse dovuto per mancata riesportazione il che accade con frequenza, tanto che si hanno talora diecine di contestazioni pendenti per somme importanti. Questo servizio — ed è gloria del Touring — si fece e si è continuato a fare anche dopo guerra contro il riconoscimento insignificante ed insufficiente di 10 lire per ogni trittico.

VII. Per i lavori in corso o in preparazione. — L'importanza dei lavori ha reso indispensabile anche quest'anno accantonamenti di forti cifre per *impegni vari di bilancio* (L. 1.188.646,49). È inutile entrar qui in dettagli, poichè si parla più avanti di ciascuno di questi lavori.

VIII. I lavori in corso. — 1. *Le Vie d'Italia* che sono tanta parte della vita del Touring, continuano ad avere, come i Soci ben vedono ogni mese, tutta la diligenza di cui siamo capaci, tutto il più caldo nostro amore. È nostra ambizione che sempre i Soci guardino ad esse come a fonte sempre pura, fresca ed inesauribile.

2. Il *III Volume della Guida dell'Italia Centrale*. — Questo nuovo volume descrive quella meravigliosa zona d'Italia che si stende ad ovest, presso a poco, della linea Firenze-Perugia-Terni-Roma. Ha 600 pagine, 15 carte, 15 piante di città, alcuni interni di edifizi. Incontrerà certo il compiacimento generale per la mirabile bellezza dei luoghi descritti, che sono proprio il cuore d'Italia. Dura fatica fu il costruire quest'opera: ma certo nobile e, crediamo, molto utile. Enorme anche la somma che occorre pei 250.000 esemplari che si stanno stampando: ma il vostro Consiglio pensa che approverete il suo ardimento e lo ricompenserete — *specie tenendo subito conto del voto espresso nel primo paragrafo di questa stessa Relazione*.

3. Il *IV Fascicolo dell'Atlante Stradale d'Italia del T.C.I.* in corso di stampa comprenderà questi fogli: 24, Siena-Monte Amiata; 25, Perugia-Spoleto; 26, Ancona-Ascoli; 27, Civitavecchia-Orbetello; 28, Roma-Viterbo; 29, Aquila-Avezzano; 30, Chieti-Sulmona; 31, S. Severo-Gargano, cioè anche il territorio descritto dalla Guida di quest'anno. Con questi, saranno 32 fogli della Carta al 300.000 pubblicati (8.280.000 fogli complessivamente); un insieme ormai organico. I nuovi Soci si provvedono in gran numero dei tre fascicoli arretrati, ciò che dimostra l'interesse della Carta.

Questo eccellente materiale ci permetterà presto di cominciare un'altra grande pubblicazione di somma utilità per gli automobilisti: l'edizione di una *Carta Automobilistica* al 300.000, in grandi fogli ripiegati a libretto, come la comodissima Carta al 650.000.

4. *La nuova edizione dell'Annuario Generale*. L'edizione del '22 fu esaurita essendo stata stampata nel numero necessario pei Soci di quell'anno, cui era esclusivamente destinata. Ma il vostro Consiglio, aderendo alle moltissime richieste e nell'intento di allargare sempre più il Sodalizio ha deciso di

distribuire gratuitamente anche ai Soci nuovi del '23 lo stesso fortunato *Annuario*, curandone una nuova edizione. Alla ristampa si è potuto portare un certo numero di aggiornamenti.

5. La *Guida d'Italia del T.C.I. per gli Stranieri*. Al primo volume « L'Italie des Alpes à Rome » seguirà nel corso di quest'anno, il secondo: « Rome, l'Italie Méridionale et les Iles », in corso di composizione tipografica. Contemporaneamente si è provveduto ad avviare l'edizione inglese, facendo per essa una combinazione con la Muirhead, Mac Millan C. Ld. di Londra (proprietaria delle Murray) parallela a quella con Hachette. Le due potenti case si divideranno per la vendita il mondo di lingua inglese e quello francese.

6. La *Guida della Libia del T.C.I.* Poichè non esistono Guide della nostra Colonia, il Touring ha affrontato questa necessità, risolvendola anche se ciò rappresenterà una passività pel bilancio. Era questo un compito connaturato coll'essenza del nostro Sodalizio. Abbiamo già nelle *Vie d'Italia* detto in dettaglio di questo lavoro. È in due volumi: uno per la Tripolitania l'altro per la Cirenaica, entrambi in stampa. Pur avendo finalità strettamente turistiche, riesce ad offrire un quadro completo della Colonia, non tralasciando di porne oggettivamente in rilievo il valore effettivo e il più probabile suo avvenire (1).

7. *La terza edizione di « Piemonte, Lombardia e Canton Ticino »*. Non si tratta di semplice ristampa. Basta pensare che fra la seconda edizione (1916) e l'attuale è passata la guerra, per comprendere quali mutamenti si sono dovuti registrare.

Durante la guerra si spostarono collezioni e musei, riordinati poi con nuovi concetti. Molti alberghi furono chiusi, altri mutarono classe; cambiarono i servizi d'auto, in genere tutte le tariffe, le comunicazioni locali, gli orari. Fu quindi necessario un rifacimento che lascia immutata la Guida nella sostanza ma ne modifica infiniti dettagli: lavoro lungo, paziente, diligentissimo. Anche la dotazione cartografica dovette essere riveduta, corretta, completata: tramvie cessate, strade costrutte, nomi cambiati, ecc. La stampa dei due volumi procede attivamente.

8. L'*Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo*. Riprende dopo sette anni una gloriosa tradizione del Touring. Ansiosamente atteso, sarà presto a termine. È un volume di circa 600 pagine con 350 incisioni. Auto e moto ebbero progresso e sviluppo così strepitosi che riuscirebbe di sorpresa un confronto fra l'ultimo volume pubblicato e l'attuale. Nulla, si può dire, nè una parola nè un disegno dell'edizione antica entra nella nuova, perchè nuova è quasi del tutto la materia. Nella parte tecnica sono chiaramente ricordate le essenziali innovazioni dei motori, della carrozzeria, degli accessori. Nella legislativa sono riportate con precisione tutte le più recenti disposizioni. Nella statistica è raccolto il frutto di pazienti e faticose ricerche originali: ad esempio il numero preciso delle vetture, degli autocarri e dei motocicli di ciascuna provincia in tabelle che saranno consultate col più grande interesse dal commercio. Ugualmente interessante sarà il rilevare la estensione grandiosa dei servizi pubblici d'auto, la quale si deduce dal minuzioso elenco delle linee, delle Ditte esercenti, dei chilometraggi, ecc. Svariatissime sono le rubriche di carattere pratico pei turisti: norme per la circolazione all'estero; un dizionarietto in cinque lingue di termini tecnico-turisti; un elenco dei passi alpini ed appenninici, colle date di apertura e di chiusura invernale; dei traghetti e dei pedaggi; tavole con le distanze fra le più importanti città della nostra penisola e dell'estero, ecc.

Il volume contiene pure un ricchissimo elenco dei *garages*, meccanici, rivenditori di olio e di benzina, di gomme e di accessori d'Italia e delle rappresentanze, compilato col criterio di servire nel modo più pratico e sicuro per chi viaggia in auto o moto, tanto che questo *Annuario speciale* è un complemento necessario e prezioso del suo fratello maggiore, l'*Annuario Generale*.

Anche questa pubblicazione, come ogni altra del Touring, è il frutto d'infinite collaborazioni, premurose e sapienti, di Enti pubblici, di alti Funzionari, di nostri Consoli e di Soci singoli, cui dobbiamo, a nome dei Soci tutti ancora e sempre, una parola di viva riconoscenza (1).

9. *La nuova edizione del 1° Foglio della Carta Automobilistica a 1:650.000* da poco finita di stampare fu oggetto di aggiornamenti accurati e dell'aggiunta di un notevole numero di strade tra le più percorse dalle auto. Questa Carta conserva tuttavia il suo carattere di servire per le grandi comunicazioni.

10. *Il Manuale dell'Industria Alberghiera*. Mancava in Italia un testo che riassumesse l'ormai vastissimo argomento della costruzione, gestione e corretto funzionamento dei servizi degli alberghi. La valorosa Sottocommissione Tecnica della Commissione Miglioramento Alberghi del T.C.I. ha redatto un densissimo Manuale, di mole considerevole (circa 900 pagine con 300 incisioni) che tratta ogni aspetto dell'albergo e pertanto riuscirà sommamente utile sia ai dirigenti di grandi e piccoli alberghi come al personale tutto. Il volume sarà una vera rivelazione

(1) Prezzo dei Soci: in prenotazione L. 14 per i 2 volumi, più L. 2,50 per spediz. raccomandata (Estero L. 4).

(1) In vendita ai Soci a L. 10 (per la spediz. raccomandata L. 3, Estero L. 4); ai non Soci L. 16.

pel suo valore didattico; vedrà la luce nel primo semestre dell'anno corrente, e se ne parlerà partitamente nelle *Vie d'Italia* (1).

11. *Il Grande Atlante Internazionale.* — L'opera grandiosa si svolge tranquilla e sicura con un ritmo quasi di maestà come si addice al suo speciale carattere. Molte sono le difficoltà che le si oppongono, di natura diversa, di origine talora inaspettata, ma vengono tutte con calma tenace rimosse o sormontate. La scuola di cartografia annessa all'Atlante dà frutti ormai notevoli, la biblioteca speciale per esso costituita ha assunto proporzioni adeguate e si è arricchita di documenti rari e difficili per la loro modernità assoluta. Il personale di redazione è all'altezza delle necessità per amore alla bella impresa, capacità, numero. Le maggiori precisioni e le più sottili finezze tecniche ci sono diventate normali e le raggiungiamo senza sforzo. Quando S. M. il Re fece nell'aprile del '22 l'onore altissimo di una sua visita alla Sede del Touring esso si soffermò con particolare compiacimento nel riparto cartografico e gli furono presentate 6 tavole di saggio del Grande Atlante, che il Sovrano, colla ben nota sua competenza esaminò con cura e ammirò.

L'affiatamento più completo intercorre fra il Direttore scientifico, il Direttore Tecnico, il Direttore Generale. Senza dubbio questo Atlante sarà l'opera del Touring più delicata e ardimentosa nel campo geografico e si lascerà addietro i più pregiati Atlanti stranieri d'oggidì.

12. *Carta delle Grigne.* — Appena sciolte le ultime nevi sulle Grigne, potrà essere eseguita l'ultima parte del rilievo delle rocce, affidata all'Istituto Stereografico Italiano di Roma, diretto dall'ing. Sanjust di Teulada Il rilievo si compirà con metodi stereofotogrammetrici modernissimi, che ci permetteranno di poter rapidamente ultimare questo interessante lavoro.

IX. Le Gite Nazionali. — Nel '22 si organizzò l'*Escursione nazionale in Abruzzo*, col patrocinio del *Corriere della Sera* (17-23 settembre), con grande successo, per quanto relativamente stretto fosse il numero dei partecipanti, in causa delle difficoltà per i pernottamenti, superate in parte col nostro materiale di attendamento. Convenuti a Orte da ogni parte d'Italia i partecipanti attraversarono in auto-vettura le tre Provincie d'Abruzzo passando dal Gran Sasso alla Maiella, dalla regione marittima alla montuosa in un incantevole seguito di visioni di incomparabile bellezza, accolti ovunque con squisita ospitalità.

Ora si svolge una *Escursione in Sicilia* che, dalla rapidità con la quale furono coperti i posti disponibili (anche qui limitati dalle possibilità di pernottamento) e dal grandissimo numero di iscrizioni che si dovettero purtroppo respingere, dimostra il fascino della magnifica isola e la fiducia nelle nostre organizzazioni, la cui fama non si smentì mai.

Un altro studio è in corso, d'accordo colla benemerita Associazione per gli Interessi del Mezzogiorno, coll'intento di riunire un gruppo di industriali, commercianti, agricoltori per una *visita alla Calabria*, preparatoria di affari: preludio anche ad una grande escursione nazionale, che ci auguriamo di poter compiere in un futuro prossimo per una maggiore conoscenza di questa bellissima regione d'Italia putroppo ancora pressochè ignorata.

X. Il Campeggio in Val Contrin. — Una novità degna di nota fu attuata dal Touring col *Campeggio di tipo americano*, avente per iscopo di offrire la possibilità di una breve permanenza in alta montagna in condizioni non troppo disagiate. Servì all'uopo il magnifico materiale fatto costruire dal Touring: tende da dieci persone, illuminate, ventilate, pavimentate e con lettini e coperte; tende per cucina, per ritrovo, per ambulanza, per servizi fotografici. Il primo esperimento, col patrocinio del *Corriere della Sera* e la preziosa collaborazione dell'Ispettorato Generale delle Guardie di Finanza, si svolse nell'alta Valle Contrin (2000 m. circa) ai piedi della Marmolada, in una regione dolomitica di selvaggia bellezza. In due turni (28 luglio-14 agosto) e riunì 300 campeggiatori di ogni età e dei due sessi, felici di essere alcuni giorni lontani da centri abitati, in un isolamento salutare per lo spirito e per il corpo.

Moltissime e d'ogni ordine le escursioni effettuate ai valichi ed alle vette del grandioso anfiteatro; unanime il rincrescimento per la breve durata dell'esperimento. Nell'anno che corre la nostra piccola città verrà di nuovo rizzata nella meravigliosa conca di By (2000 m. circa) nell'alta valle di Ollomont, che vanta i più fertili alti pascoli d'Europa, dominata da un gigante delle Alpi, il Grand Combin. Per questo secondo campeggio, che forse sarà in tre turni per rispondere alle già numerose prenotazioni, il Ministero della Guerra diede disposizioni benevole ed avremo il prezioso aiuto del Corpo d'Armata di Milano, che vanta nell'illustre Generale Cattaneo un amico devoto del Touring, al quale già diede la sua alta collaborazione per la indimenticabile escursione nel Trentino nel '19.

XI. Le Commissioni e i loro lavori. — 1. *La Commissione per l'Automobilismo, il Motociclismo, il Ciclismo ed i problemi connessi.*

Fra le principali questioni studiate lo scorso anno si ricordano il rilascio del certificato di idoneità nazionale ai cittadini esteri guidatori di autoveicoli, risolta dal Governo

(1) In vendita a L. 8 la copia, più L. 2,50 per spedizione raccomandata (Estero L. 4).

coll'autorizzazione all'elezione di loro domicilio presso il T.C.I.; la ottenuta estensione del trittico agli autocarri; l'adozione del trittico per le moto con o senza carrozzetta, la esclusione delle biciclette e di altri veicoli muniti di piccoli motori ausiliari dalla categoria degli autoveicoli nei riguardi dell'autorizzazione a condurli e della tassa di circolazione. Un complesso di altri argomenti importantissimi riguarda il nuovo Codice della Strada, già in vigore in Francia, che fu oggetto di minuzioso esame secondo i punti di vista italiani, da parte della nostra Commissione che ne fece un'analisi profonda e documentata. Lo sgravio fiscale della benzina, ebbe uno studio oggettivo, condotto con serietà d'indagini in relazione al difficile momento attuale e concretato in una Memoria presentata al Ministro delle Finanze dalla Presidenza della Commissione insieme alle più cospicue rappresentanze di cui essa si compone.

La Memoria, che ebbe sincere lodi da tutti gli Enti interessati, venne pubblicata anche in *Vie d'Italia* e quindi è a tutti nota.

Venne accolta in un primo tempo con molta simpatia dal Ministro, tanto che lo sgravio proposto sembrava di imminente applicazione, ma poi rimase in sospeso. Noi confidiamo ancora che la partita non sia perduta: siamo fra coloro che ritengono l'automobilismo nostro suscettibile di sviluppi grandiosi, purchè non sia — com'è — soffocato dai gravami fiscali. Crediamo anche correlativamente che è impossibile la conquista dei mercati di esportazione se contemporaneamente non siavi un potente mercato interno, capace di grandi consumi. Il Governo ha la sensazione precisa dell'importanza di questi problemi ed è da augurare che sappia risolverli.

2. *La Commissione per il Miglioramento Alberghi*, che ha una lunga tradizione di attività, ha ripreso nel 1922 il lavoro con programma inteso, da una parte al miglioramento dell'albergo, dall'altra all'istruzione professionale dei suoi addetti. Così, d'accordo con l'ENIT, fu indetto un *Concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi* della Toscana, dell'Umbria e del Lazio, con 115.000 lire disposte all'uopo (delle quali 40.000 dal T., 35.000 da amici del T., 40.000 dall'ENIT), tendente a far sì che in ogni piccolo centro di interesse turistico il viaggiatore possa trovare qualche camera e servizi che gli consentano un soggiorno confortevole. Ad incitamento dei concorrenti ed a soddisfazione dei collaboratori furono stabiliti numerosi cospicui premi. L'iniziativa si svolge nel corrente anno.

Fra le pubblicazioni di propaganda, oltre al *Manuale dell'Industria Alberghiera*, di cui fu detto sopra, è degno di nota il volumetto su *Gli impianti igienici nei piccoli alberghi*, a cura della Sottocommissione Tecnica. In una trentina di pagine viene esposto, con chiara trattazione, come debbano essere impiantati e mantenuti i servizi igienici: poche parole, molte illustrazioni e preventivi e norme di carattere pratico. Il volumetto fu distribuito gratuitamente a oltre 4000 piccoli albergatori d'Italia.

Cura particolare venne dedicata all'insegnamento professionale: *la Scuola degli addetti d'albergo* di Milano, diretta dal T.C.I., funzionante con importanti sussidi della Sez. di Milano dell'A.I.A. e dell'ENIT è entrata nell'autunno scorso nel suo secondo anno di vita. Per rendere più efficace l'istruzione professionale e migliorare il reclutamento, si sono iniziati con l'anno scolastico 1922-23, dei *Corsi preparatori* alla carriera alberghiera, svolti ad alunni di quinta e sesta elementare cui si impartono nozioni di francese e di economia e governo della casa. I corsi sono frequentati da 90 ragazzi in Milano, Como, Arona (quasi tutti figli di addetti d'albergo) che nell'autunno '924 saranno ammessi, già così preparati, alla Scuola di Milano e introdotti nella vita d'albergo.

Per rendere più persuasiva la propaganda per il miglioramento alberghiero, per spronare gli albergatori a rinnovare impianti ed arredi, per mostrare quali progressi offra la tecnica a chi voglia esercitare modernamente l'industria, il Touring ha organizzato nella Fiera Campionaria di Milano una *Mostra delle forniture alberghiere* che raccolse circa 100 ditte produttrici di impianti i più vari, indispensabili agli alberghi.

La Mostra si svolse dal 12 al 27 aprile del corrente anno con pieno successo. La Sezione di Milano dell'A.I.A. organizzò un largo convegno di albergatori, per valorizzare presso di essi la nostra iniziativa.

Un'attiva opera di consulenza fu pure esercitata dalla Sottocommissione Tecnica: essa studiò secondo direttive tracciate dalla Direzione del Touring le particolarità costruttive e di impianto degli alberghi moderni, predisponendo un materiale di studio di somma utilità per coloro che intendono dare vita ad iniziative alberghiere, e contribuì a una iniziativa per alberghi in Sardegna della Associazione fra i Cavalieri del Lavoro.

3. *Ll Comitato Nazionale per la difesa dei Monumenti e dei Paesaggi italici.* — Ricostituito nel '21, tenne adunanza generale il 22 aprile del '22 coi rappresentanti del Ministero della Pubblica Istruzione e di moltissimi Istituti d'arte e di coltura. Nel corso dell'anno fu intensificato il lavoro per la costituzione di Sottocomitati locali ora in numero di 24 e per l'affiliamento di Società già esistenti ed aventi scopi affini (oltre 12).

L'opera dei Sottocomitati e delle Società confederate fu più o meno attiva, a seconda dello spirito d'iniziativa dei loro dirigenti ed anche delle fortuite occasioni. Particolarmente operosi si dimostrarono i Sottocomitati di Piacenza, Verona, Siena.

Ora il Ministero della Pubblica Istruzione

ha costituito sue Commissioni regionali presso le sopraintendenze ai Monumenti, la cui esistenza rende ancor più utile quella delle Commissioni locali; che hanno così, vicino a loro, l'organo competente a cui segnalare gli attentati contro l'incolumità dei monumenti e delle bellezze panoramiche.

L'opera del Touring in questo campo fu invocata dalla Direzione delle Belle Arti per quel Catalogo delle Bellezze Naturali che potrà costituire una prima base per l'applicazione della legge che le contempla. Intorno ai primi risultati di tale censimento come alla legislazione estera in materia di tutela delle bellezze panoramiche, il Comitato pubblicò la relazione dell'avv. Parpagliolo, Vice Direttore Generale delle B. A., facendola precedere dal testo della legge Rosadi e diffondendo largamente l'opuscolo.

Il Touring fu anche invitato nella Commissione Reale per il Parco Nazionale del Gran Paradiso e nell'Ente Autonomo per il Parco Nazionale dell'Abruzzo.

4. La *Commissione Miglioramento Strade* venne ricostituita nel '22 su basi nuove. In questi ultimi anni il problema amministrativo ed economico dei servizi stradali divenne preponderante rispetto al tecnico, mentre per quest'ultimo veniva ad aggiungersi un nuovo organo di studio — l'Istituto Sperimentale Stradale — ed una nuova sede di discussioni specializzata alla circolazione, la « Commissione per l'Automobilismo, il ciclismo ed i problemi connessi ».

Questa situazione consigliò di assegnare alla Commissione Strade una base nazionale ed impersonale, affinchè i suoi lavori incontrassero la più larga autorità presso i pubblici Uffici e le sue conclusioni il consenso delle Amministrazioni. Perciò il Touring richiese alle Deputazioni Provinciali, ai Sindaci dei capoluoghi di Provincia e di qualche altro più importante Comune la delega di un proprio funzionario tecnico. Si allargò pure la rappresentanza delle industrie della strada e della circolazione. Resta ancora da realizzare una congrua rappresentanza della Amministrazione stradale dello Stato, per la quale si sono presi i primi contatti. Hanno aderito finora ben 59 Provincie e 44 Comuni.

Una prima sessione fu tenuta nel novembre, con programma di grande interesse: la riforma della rete stradale nazionale, la vessata questione delle tasse speciali a favore della viabilità, la legislazione per le strade automobilistiche, la manutenzione delle militari.

Il Touring ottenne recentemente anche un prezioso permanente contatto con lo Stato in occasione della riforma del Consiglio Superiore dei LL. PP. Vennero ora chiamati a farne parte anche alcuni Enti ed Associazioni a base nazionale che si propongono scopi culturali ed economici di pubblico interesse, primo tra questi il T. C. I., pel quale fu indicato il Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale.

In così elevata sede, ove si elaboreranno le nuove leggi ed i nuovi ordinamenti tecnici, economici ed amministrativi riguardanti la viabilità e la circolazione, il Touring avrà quindi modo di far udire tempestivamente la sua voce. Il Consiglio del Touring ringrazia qui il Ministro che, ideata la riforma, ardita per più motivi che non è qui la sede di rilevare, volle fare posto al nostro Sodalizio tra gli Enti chiamati a collaborare con uno dei più alti organi dello Stato.

XII. L'Istituto Sperimentale Stradale (*Fondazione Puricelli*). — Nel decorso anno il bell'edificio di via Plinio, ove ha sede l'Istituto, vide iniziarsi lavori d'impianto per acqua, gas, energia trifase e continua secondo le macchine. Talune macchine sono posate: la grande pressa di 300 tonn., la macchina Deval, tutte le macchine e gli apparecchi per cementi, gli apparecchi per le molte e delicate analisi dei materiali bituminosi. Si stanno collocando, mentre si scrive qui, numerose macchine venute dall'America, sconosciute nei laboratorî italiani, ed altre dalla Germania. Il Laboratorio sarà in funzionamento verso la metà dell'anno e già pervengono da Provincie, Comuni e Ditte campioni da sottoporre alle prove. A questi lavori fatti per richiesta di terzi si aggiungeranno le ricerche sperimentali d'iniziativa della Direzione, la cui utilità si preannunzia quanto mai opportuna nell'attuale periodo di ardimenti per la costruzione di autostrade e per le sempre più difficili manutenzioni urbane e suburbane. Questo programma di evidente utilità pubblica importa spese elevate, solo in ben modesta misura compensate finora dai pervenuti concorsi. Lo Stato, sul quale avevamo ragione di fare congruo assegnamento, si limitò a versare L. 10.000 come proprio contributo annuo per un settennio alle spese d'esercizio, nulla invece di quanto aveva promesso per l'impianto.

Confidiamo che, ad esercizio avviato, si risvegli l'interesse delle pubbliche Amministrazioni per questa istituzione destinata a loro immediato vantaggio.

XIII. "Le Strade„. — Questo periodico segna un cammino ascensionale, guadagnando in notorietà ed autorità; attualmente è la fonte cui tutti attingono e tutti contribuiscono per trattare di qualsivoglia questione stradale. Segue ogni nuova questione di viabilità o di circolazione tanto da noi che all'estero e, con insistenti richiami alla tecnica dei Paesi più progrediti diffonde la conoscenza dei metodi più moderni, rendendone per ciò solo più probabile l'adozione fra noi. *Le Strade* formano, pel '22, un volume di 410 pagine con 230 incisioni. *Le Strade* sono diffuse gratuitamente agli Uffici ed alle Autorità competenti, a personalità politiche, dell'industria, dell'amministrazione pubblica, e in abbonamento ridottissimo ai tecnici. La passività di Bilancio così creata non è indifferente

ma la penetrazione riesce così larga ed efficace che conviene al Sodalizio di sopportarla.

XIV. Il III Convegno Nazionale Stradale di Napoli. — Continuando una sua tradizione, il Touring organizzò con grandioso successo (300 partecipanti) sotto gli auspici della Deputazione Provinciale e del Comune di Napoli un « Convegno Nazionale Stradale » (30 marzo - 4 aprile '22) in preparazione dell'intervento italiano al IV Congresso Internazionale della Strada del corrente anno a Siviglia.

Per tutti i temi proposti si ebbero relazioni dei più distinti tecnici stradali italiani, già designati come Relatori per l'Italia a Siviglia. Inoltre si discussero alcuni temi d'urgente interesse nazionale. Gli atti del Convegno, sollecitamente pubblicati, formano un volume di 212 pagine, la cui lettura è necessaria a chiunque voglia seguire lo sviluppo della moderna tecnica stradale e lo studio delle questioni economiche ed amministrative attinenti alla viabilità ed alla circolazione. Il Governo, nel nominare la propria Delegazione a Siviglia, comprese un rappresentante del Touring, nella persona del Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale, di che gli siamo altamente grati.

XV. I Cartelli indicatori. — Opera silenziosa e grande, questa, poco avvertita tanto par naturale, ma in realtà faticosa, costosa, difficile. Il collocamento è continuato alacremente. Nell'anno furono posti in opera ben 4464 cartelli in aggiunta ai 4308 del '21. Aggiungiamo che si presentano pure ottimi gli auspici pel volgente anno; speriamo tra altro di poter fare l'impianto generale (più di 500 cartelli) nella Venezia Tridentina, ove tra poco sarà quindi largamente diffuso questo simbolo d'italianità colla toponomastica ufficiale e contiamo pure di poter condurre a termine la posa di un gruppo numeroso ed interessantissimo, quello dell'intiera vastissima Provincia di Roma. I cartelli collocati nel '21 lo furono in 45 Provincie più S. Marino, quelli nel '22 in 58 Provincie più Rodi.

Questo dimostra quanto meritata sia la qualifica di « nazionale » a questo nostro servizio. Dimostra altresì a chi vi rifletta un solo istante quale somma di lavoro rappresenti: infatti ogni cartello deve essere individualmente studiato nella opportunità, nella dicitura, nella esecuzione e poi portato materialmente in un luogo e ivi fissato. Siamo profondamente grati alle Amministrazioni che ci hanno aiutato; in particolare alle Ferrovie dello Stato.

XVI. I Cartelli dei Comuni. — Benchè ancora all'inizio dell'attuazione, la convenzione per questi cartelli darà presto i suoi frutti. È stata compiuta l'inchiesta preliminare presso i Comuni per definire esattamente i cartelli da fornirsi, e già alcune centinaia sono in esecuzione. Si tratta di organizzazione complessa, a caratteristiche sensibilmente diverse da quelle dei cartelli indicatori. Tra l'altro prima dell'esecuzione di ciascun cartello occorre aver definite le trattative coi proprietari degli stabili su cui vanno collocati anche per poter porre in giusta direzione le frecce delle località viciniori indicata sulle tabelle. Entro l'anno anche questo servizio assumerà il definitivo assestamento ed un regolare sviluppo.

XVII. Le Autostrade. — Il '22 segnerà una data storica per la viabilità, per il rapido spuntare e maturare dell'idea originale delle « Autostrade ». Si tratta d'un'iniziativa personale dell'ing. Piero Puricelli, il quale concepì il progetto d'una rete di strade esclusivamente destinate ad autoveicoli, allacciante Milano ai Laghi di Como, Maggiore e a Varese attraverso la zona industriale del Gallaratese, collo sviluppo di 86 km. e una spesa prevista di 60 milioni. Il progetto esposto in grosso volume aveva il merito, già al suo presentarsi, di essere completo nella ideazione, nella tecnica e anche nelle linee essenziali del finanziamento. Il Touring ne apprezzò subito la felicissima compagine e ne valutò la solidità complessiva. Deciso a lanciarne l'attuazione istituì una Commissione di persone molto autorevoli per varia situazione e competenza e questa suddivise in Sottocommissioni per lo studio degli aspetti tecnico, legale, finanziario, amministrativo, di propaganda.

La Commissione dopo di avere discussa la opportunità di un'Anonima preferì redigere in ogni suo dettaglio uno statuto per un Ente Autonomo « Autostrade » sulla traccia di altri già in vigore associanti iniziative private ad integrazioni di Stato. Gli avvenimenti politici fecero cadere la convenienza di un « Ente Autonomo », essendosi cambiate le direttive di Governo in materia d'opere pubbliche e si ricostituì il progetto dell'Anonima. A questo punto s'interessò della cosa anche l'Automobile Club di Milano, che, come si comprende, era ambiente adatto per apprezzarla e favorirla. D'altra parte la eccezionale rapidità di decisione del Presidente del Consiglio dei Ministri coadiuvato da eminenti Colleghi giovò alle « Autostrade », che vennero costituite per costruire ed esercire per un cinquantennio la rete limitando il concorso dello Stato alla semplice garanzia pel servizio di un capitale obbligazionario corrispondente a circa un terzo dell'importo delle opere e lasciando al concorso degli Enti locali e dei privati di provvedere tutto il fabbisogno all'infuori di ogni intervento statale.

L'Anonima si costituì dapprima con capitale per così dire simbolico, di 20.000 lire, solo per assumere la figura giuridica necessaria per portare a compimento i rapporti fra Stato ed « Autostrade ». Il capitale venne dato per metà dall'Automobile Club di Milano e

per metà dal Touring (questa metà fu donata dal Consigliere del T. avv. Guasti).

Dopo di ciò il capitale venne tosto portato a 5 milioni, mentre si apriva la sottoscrizione per elevarlo a 25, ed allora il nostro Sodalizio se ne ritirò, ritenendo compiuta quell'opera di patrocinio e di lanciamento per la quale erano state efficaci le forze morali ed il grande credito presso i pubblici poteri di cui il Touring dispone ed è gelosamente fiero.

Non cesserà naturalmente il nostro Sodalizio dall'appoggiare colla massima simpatia le «Autostrade», pronto sempre a agevolarne l'attuazione in quanto questa cada nel campo d'azione del Touring. Il «Presidente del Touring», impersonalmente, venne eletto Presidente onorario della Anonima Autostrade.

XVIII. Il Villaggio Alpino del Touring. — Le spese per il Villaggio a tutto il '22 ammontano a L. 1.036.199,03 (539.100,80 nel '21) in gran parte rappresentate dal valore del terreno e delle costruzioni; gli introiti furono di L. 999.070,62 (834.441,28 nel '21).

Il piccolo sbilancio non ci spaventa certo, ma dobbiamo rivolgere un nuovo appello agli animi generosi che apprezzano l'opera sacrosanta. Per delibera del Consiglio le oblazioni saranno in avvenire destinate esclusivamente (salvo casi eccezionalissimi) e costituire un solido capitale d'esercizio, essendo gli impianti, ormai ultimati, bellissimi e sufficienti alle nostre finalità.

Alle preesistenti costruzioni si è aggiunta nello scorso anno una nuova splendida villetta, con un portico di 35 m. di lunghezza, nel quale possono far ricreazione al coperto anche col cattivo tempo tutti i piccoli ricoverati. Essa porta il nome di un giovane caduto eroicamente sul Carso, Mario Pandini. Il padre suo, cav. Giulio Pandini, volle farne dono al Villaggio perchè alla benefica opera restasse indissolubilmente unito il ricordo del compianto figliuolo.

Il Villaggio ha pure ora la sua graziosa cappelletta, sorta per bontà di amici, che all'appello perchè il Villaggio avesse un suo simbolo di fede hanno risposto con slancio.

Un terzo edificio nuovo è la cabina per l'illuminazione elettrica del Villaggio, che nelle notti risplende ora visibile da tutti i punti della Valganna, come un faro del bene.

Cospicui oblatori nell'anno, oltre il Pandini per la villetta, furono l'Agenzia Italiana Pneumatici Michelin e l'Istituzione Nazionale Industriale pro orfani di guerra, e gli Eredi Bisleri per 10.000 lire ciascuno. Ancora il cav. Pandini per altre L. 10.400, il cav. Umberto Grioni per L. 15.000, l'Opera Nazionale di Assistenza Civile e Religiosa agli orfani di guerra per L. 10.350, l'Opera Nazionale pei Combattenti per L. 4500, la Cassa di Risparmio di Milano per L. 3000, la Banca Commerciale Italiana per L. 2000. I Soci Fondatori (quota di L. 100), contribuirono con L. 77.700. Con forniture gratuite o quasi, per cifre importanti, han dato aiuti parecchi amici tra cui più notevoli Tomaso Ramponi, Franco Noseda, cav. Glauco Barabino, Ditta Talmone. Gratuite, preziose prestazioni diedero la direttrice signora Maria Fantoni Modena, la signora Tedeschi e quasi tutte le persone che le coadiuvarono nella gestione e nell'assistenza.

Gli orfani che soggiornarono nel '22 al Villaggio furono 215 e saranno 240 questo anno. La spesa fu di L. 54.262 per 6.400 giornate di cura, corrispondenti a L. 8.40 per giornata. I risultati igienici e morali non potrebbero essere migliori.

XIX. I rapporti coll'ENIT. — I tre rappresentanti del T. nel Consiglio dell'ENIT cooperarono con viva attività e cordiale affiatamento al lavoro del grande Istituto nazionale. Essi poterono ogni giorno constatare i vantaggi veramente grandiosi che l'ENIT porta al movimento turistico, specialmente dall'estero verso l'Italia e la preparazione di lavori sempre crescenti. Purtroppo mentre scriviamo qui, un grave turbamento nella normalità di vita dell'ENIT fu portato dalla soppressione del bollo turistico dal 1° luglio prossimo, mentre non fu ancora chiaramente determinata la misura in cui lo Stato intende sostituirlo. Noi confidiamo che le benemerenze positive e larghe dell'ENIT gli valgano assegnazioni anche più larghe di quante producesse il bollo, per un'estensione sempre più proficua del patriottico lavoro al quale Presidenza, Consiglio e Funzionari attendono con entusiasmo che non potrebbe essere maggiore.

XX. Una lieve ma necessaria modifica di Statuto s'impone questo anno. — Il vostro Consiglio vi propone di sostituire negli articoli 5, 6 e 7 (1) rispettivamente L. 250 a L. 175 e L. 15 a L. 12 quali quote per i Soci residenti all'estero. Nel fatto per la tariffa postale ora in vigore la spesa di affrancazione per l'estero dell'*Annuario* (L. 1.80), dell'*Atlante* (L. 0,60), della *Guida* (L. 0,90) del *Foglietto d'informazioni* (L. 0,60) ha importato L. 3,90; superiore di L. 3,04 a quella

---

(1) Art. 5. — I Soci vitalizi pagano, una volta tanto, L. 150 se residenti nel Regno; L. 175 se residenti all'estero (oltre all'importo del bollo per la ricevuta).

Un censimento dei Soci Vitalizi verrà fatto a periodi e con modalità da determinarsi dal Consiglio. In base ad esso verrà rettificato l'elenco dei Soci Vitalizi.

Art. 6. — I Soci annuali pagano:

Una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto;

Un'unica quota di L. 10 all'anno se residenti nel Regno; di L. 12 se residenti all'Estero (oltre all'importo del bollo per la ricevuta).

La quota dei Soci residenti in paesi non facenti parte dell'Unione Postale potrà essere aumentata del maggior eventuale importo delle spese postali.

Chi già appartenne all'Associazione, rientrando non sarà tenuto a ripagare la tassa d'entrata.

Art. 7. — Il Socio annuale che appartiene al Sodalizio da almeno due anni, potrà diventare Vitalizio computando nelle L. 150 da pagare, se egli risiede nel Regno, o nelle L. 175 se risiede all'Estero, l'importo di L. 10,

per l'interno. I Soci esteri poi per sollecitazioni e corrispondenze importano altre spese postali gravose (L. 0.20 per ogni circolare, L. 1 per ogni lettera). In queste condizioni non è possibile continuare con la quota annuale attuale e pertanto se ne propone la modifica. Ciò è tanto più urgente che si disegna anche all'estero un vivo movimento verso il Touring. Putroppo in questo momento ogni nuovo Socio rappresenta una passività. Perciò la nuova tassa proposta decorrerà per i Soci nuovi dal giungere della presente comunicazione nelle *Vie d'Italia* o del corrispondente *Foglietto d'Informazioni* nei singoli Paesi, allo scopo di non aggravare la situazione passiva con nuovi Soci aggiunti ai vecchi. È di questo si chiede sanatoria.

XXI. Per una più larga espansione del Touring nell' America Latina. — Il dispositivo pur necessario proposto qui sopra non potrebbe certo avere effetto di facilitare l'espansione del Touring all'estero: eppure il momento è tale da suggerire opposti provvedimenti.

Il sentimento di italianità nei nostri concittadini viventi all'estero — e soprattutto oltre Oceano — è una commovente attestazione di amor patrio, che vive tenace ed ardente nell'isolamento in cui la Madre Patria purtroppo in tanti modi lo ha lasciato.

I nostri connazionali all'estero si dolgono di un'Italia troppo silenziosa per essi. Lamentano che noi ci occupiamo troppo poco di loro, che ignoriamo i loro lavori, la stima e l'influenza morale che hanno conquistato, la posizione solida che si sono fatti nella politica, nelle amministrazioni pubbliche, nei commerci, nelle industrie.

In questa tendenza troppo generale della opinione pubblica all'oblio, il Touring può ora — anzi deve — prendere una posizione propria di riscossa.

Il nostro Sodalizio nella corrispondenza coi Soci esteri sente ogni giorno il fervore dell'affetto profondo di tanti degni figli d'Italia, sparsi nei grandi centri di attività italiana oltremare. E poichè esso è foggiato solo pel lavoro in paese e nulla diede finora di particolare dell' opera propria all' estero che gli potesse avvincere un largo stuolo di connazionali ben più grande dei pochi 10.000 Soci attuali, poichè nulla fece per un vincolo che nascesse dal duplice legame del sentimento e di vantaggiosi servizi, il vostro Consiglio si è chiesto se non fosse venuto il momento di provvedere opportunamente a creare una situazione di più frequenti, più intimi e più giustificati contatti coi centri lontani, talchè il Touring, a differenza del passato, potesse ad essi offrire motivi fondati di larghi rapporti.

Il Consiglio ha studiato la cosa con attenzione, spinto dal momento storico che attraversiamo. Esso sta per prendere deliberazioni che apriranno la via maestra ad un'espansione di cui il fondo patriottico è l'elemento iniziale e sostanziale e le modalità pratiche saranno la chiave del successo.

In un primo tempo, per poter agire intensamente su una massa di una certa omogeneità abbiamo scelto un vasto, potente, magnifico gruppo di Colonie italiane, quello dell'America Latina.

Noi ci proponiamo con quella forma di rapporto individuale diretto fra Sede Centrale e Socio, che è la felice base statutaria del Touring, senza quindi in alcun modo disturbare gruppi locali già costituiti da altre benemerite Associazioni che hanno pure nobili scopi e sul cui appoggio contiamo, di diffondere in grande stile il nostro Sodalizio.

È prematuro di dire qui in dettaglio quale sarà per essere la forma pratica della nostra azione, che stiamo in questo momento coordinando. Questo però affermiamo fin da ora — e sia in questa Relazione il congedo che le assegni il più alto significato nazionale —, questo affermiamo: che con metodi prudenti quale è nostro costume, ma con energia che accaparri fin d'ora i risultati, ci apprestiamo ad un'attività verso i nostri fratelli d'oltremare, consona a quel più alto concetto dell'italianità che il valore d'Italia nella guerra mondiale ha lasciato in gloriosa eredità in Patria e fuori.

Noi crediamo che nel prossimo anno, invece di un programma a linee vaghe, com'è quello qui appena adombrato, potremo registrare fatti concreti che torneranno a onore e vantaggio del nostro benamato Sodalizio.

⁂

Questi, Consoci, i lavori compiuti col prezioso aiuto di alte Autorità ed Amministrazioni, di Funzionari, di Commissioni numerose, di isolati Collaboratori, dell' antiero Corpo Consolare, dei Sindaci, del Personale tutto nell'anno. Questo il programma degli altri lavori in corso di immediato sviluppo. Queste le vedute con le quali concepiamo per il Sodalizio da voi affidatoci, un avvenire sempre più degno di consentimenti generali e pertanto di giustificato progresso.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1922 DEL T. C. I.

Nell'accingerci a stendere il nostro rapporto annuale sul Bilancio del decorso esercizio rivolgiamo uno sguardo retrospettivo alla serie dei Bilanci compilati fin qui dal nostro Sodalizio. Il saldo del conto economico del Bilancio chiuso il 31 dicembre 1922 in L. 275.322,32 rappresenta finora la quota più alta che sia stata passata in aumento del Fondo di Riserva e continua, dopo la breve parentesi dei Bilanci di guerra, la serie dei risparmi del Touring. I Soci constateranno col medesimo compiacimento che proviamo noi, il notevole progresso della nostra Associazione e noi vogliamo appunto richiamare, attraverso il Bilancio che ci sta davanti, la loro attenzione sulla vastità e complessità del Touring come azienda.

Il movimento generale dei conti nel decorso esercizio ammonta a L. 58.966.977,51, e rappresenta il complesso degli atti amministrativi compiuti nell'anno e che si compendiano, al 31 dicembre scorso, in un insieme di attività per L. 19.909.704,— pareggiantesi colle passività in L. 13.233.763,97, più il patrimonio sociale di L. 6.400.617,71 e la eccedenza di L. 275.322,32. La gestione complessiva di cassa e bancaria si totalizza in L. 30.945.837,96 all'entrata e L. 24.176.446.72 all'uscita.

Le poche cifre riassuntive, sopra riportate, dimostrano l'immane lavoro compiuto e il meraviglioso sviluppo raggiunto. Ma in questa sede è nostro preciso compito accertarVi, in conformità alle disposizioni di legge e in omaggio all'onorifico incarico che Vi compiaceste di confermarci, che tali risultanze trovano perfetta rispondenza nella contabilità sociale, regolarmente tenuta e sempre aggiornata, come abbiamo avuto occasione di constatare nelle nostre frequenti visite.

Il sistema di scritture di cui è dotato il Sodalizio risponde perfettamente ai suoi bisogni ed è venuto progredendo e perfezionandosi col crescere dell'organismo amministrativo, sicchè insieme all' armonico funzionamento dei vari servizi contabili e amministrativi, troviamo attuato un perfetto e rigoroso controllo. Il che ci ha consentito durante l'anno di procedere a improvvisi riscontri di cassa e a saltuarie verifiche dei valori di proprietà e in deposito. A parte queste due ultime appostazioni, le altre voci del Bilancio offrono una composizione proporzionale non molto diversa in genere, da quella del passato esercizio. I « valori in deposito di proprietà di terzi » figurano in Bilancio come partita di giro ai soli effetti giuridici della situazione coll'ingente cifra di L. 6.758.530,45 e sono un indice eloquente dell'importante servizio che l'Associazione compie nell'interesse del turismo e della circolazione automobilistica e stanno a dimostrare la larga fiducia che gode il Touring da parte dei depositanti. I « fondi pubblici » che con lire 8.222.526,99 rappresentano gli altri 2/3 delle attività, conferiscono al nostro Bilancio grande elasticità, come pure le altre voci dell'attivo contribuiscono a formare nel complesso una situazione generale di assoluta e completa liquidità, libera da ogni forma di immobilizzazione che possa in qualunque modo appesantire la vita del Sodalizio.

Noi abbiamo notato in principio di questa nostra relazione che l'eccedenza dell'esercizio che si passa in aumento del fondo di riserva, è la più alta fin qui registrata, ma essa potrebbe deludere, in un primo momento, le aspettative di chi leggesse le imponenti cifre riportate nel Bilancio. La ragione di un tale fatto va ricercata nel Rendiconto economico dal quale appare che i costi di produzione e le spese generali assorbono, quasi per intero, l'insieme delle rendite d'esercizio ammontanti a L. 5.863.958,72.

La severa interdipendenza dei fenomeni economici non consente a nessuno di appartarsi nell'ambiente in cui vive, ed anche per noi, come per tutte le aziende private e pubbliche, il problema attuale consiste soprattutto in una riduzione di spese e di costi.

La parola di ammirazione alla Direzione, al Consiglio e a tutti i Collaboratori che prestano la loro opera disinteressata al Sodalizio, e di lode al Corpo degli impiegati, che nella nostra relazione trova luogo fisso e tradizionale, viene da noi questa volta espressa con particolare riconoscimento per l'enorme massa di lavoro compiuto e che ogni anno va aumentando. Alla grande famiglia dei 225.000 Soci del Touring additiamo le benemerenze di tutti i suoi Collaboratori.

Milano, 15 marzo 1923.

I Sindaci:

Rag. ANGELO LONATI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Rag. GIAN BATTISTA ROCCA

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimoniale

ATTIVITÀ

Voce		Importo		Totale		Totale generale	
Valori pubblici al prezzo ufficiale del 31 dicembre 1922:							
L. 14.700 Rendita Italiana . 3 ½ % a L. 76,—	L.	319 200	-				
N. 58 Obbligaz. Ferr. Meridion. 3 % a » 234,—	»	13 572	—				
» 130 Obbligaz. Ferr. Mediterr. 4 % a » 336,—	»	43 680	—				
» 349 Obbligaz. Ferr. Italiane 3 % a » 270,36	»	94 355	64				
» 55 Obbligaz. Ferr. Sarde 3 % a » 230,—	»	12 650	—				
» 200 Obbligaz. Ferr. Tirreno 5 % a » 410,—	»	82 000	—				
» 765 Obbligaz. Debito Redim. 3 % a » 340,—	»	260 100	—				
» 464 Obbligaz. Risan. Napoli 5 % a » 410,—	»	190 240	—				
» 592 Cart. Prest. Unif. Napoli 5 % a » 58,60	»	34 691	20				
L. 1.916.700 Capit. Nom. Consol. 5 % a L. 84,50	»	1 619 611	50				
Buoni del Tesoro ordinari a div. scad.	»	5 551 500	—				
Diversi	»	926	65	8 222 526	99		
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:							
Investimento del Touring per la Sede: Azioni da L. 100 . . . . N. 9 332	L.	933 200	—				
Investimento delle contribuzioni speciali: Azioni da L. 100 . . . . N. 2 618	»	261 800	—				
Totale Azioni da L. 100 N. 11 950				1 195 000	—		
N. 100 azioni autostrade e titoli diversi	L.			15 000	—		
Attività diverse relative alla Sede	»			202 933	02		
Cassa e Conti Correnti presso Banche	»			121 342	24		
Mobili	»			39 255	—		
Guida d'Italia del T. C. I.: Esistenze	»			174 737	05		
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Esistenza fogli e valore delle pietre e diritti relativi	»			303 132	30		
Pubblicazioni diverse.	»			261 165	80		
Minuterie: Minuterie varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.	»			17 715	80		
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti . .	L.	21 000	—				
Esposta per memoria in	L.			1	—		
Istituto Sperimentale Stradale - Valore della Sede di Via Plinio ed attrezzi e macchinario	»			421 946	—		
Cartelli indicatori - Esistenza in magazzino	»			25 000	—		
Depositi presso terzi a cauzione	»			1 870	—		
Valori di terzi in deposito per trittici	»			6 758 530	45		
Crediti varî	»			302 699	97		
Gestioni diverse: Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle spese al 31 Dicembre):							
per terreno e costruzioni	L.	970 704	05				
diverse	»	65 494	98	1 036 199	03		
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1923	»			810 649	35	19 909 704	—
	L.					19 909 704	—

DELL' ESERCIZIO 1922

al 31 Dicembre 1922.

PASSIVITÀ

Voce	L.	c.	L.	c.	L.	c.	L.	c.
Quote versate dai Soci annuali per il 1923:								
Rinnovazioni: Italia N. 101 850 . a L. 10 L.	1 018 500	—						
Estero » 1 788 . a » 12 »	21 456	—						
N. 103 638			1 039 956	—				
Nuove iscrizioni: Italia N. 19 854 . a L. 12 L.	238 248	—						
Estero » 435 . a » 14 »	6 090	—						
N. 20 289			244 338	—	1 284 294	—		
Quote anticipate dai Soci quinquennali . . . . L.					79 414	-		
Impegni varî di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Grande Atlante Internazionale, Annuario Generale, Atlante Stradale, lavori diversi . . . . »					1 188 646	49		
Anticipazioni di Soci e di terzi pel 1923 per abbonamento a «Le Vie d'Italia», a «La Sorgente», ed a «Le Strade» ecc. »					1 464 422	05		
Cartelli indicatori — Fondo da erogare . . . . »					214 403	77		
Fornitori e diversi . . . . »					459 161	76		
Depositanti a cauzione . . . . »					30 000	—		
Valore di terzi in deposito per trittici . . . . »					6 758 530	45		
Gestioni diverse: Propaganda Bosco e Pascolo . L.			65 456	29				
Istituto Sperimen. Stradale Residuo fondo per acquisto macchine »			131 036	—				
Concorso Piccoli Alberghi. . . . . »			35 300	—				
Sottoscrizioni pel Villaggio Alpino del Touring »			996 070	62	1 227 862	91		
Istituto Sperimentale Stradale - contropartita . . . . . . L.					421 946	—		
Riserve - Fondo per la fluttuazione Valori Pubblici . . . . »					105 082	54	13 233 763	97
Patrimonio sociale:								
a) N. 25 603 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1921 . L.			3 078 225	—				
» 7 930 » » iscritti nell'anno:								
Italia . N. 7290 . . »			1 093 500	-				
Estero » 640 . . »			112 000					
N. 33 533 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1922 . L.			4 283 725	-				
Supplementi di L. 50 pagati al 31-12-21 N. 12 930 L.	646 500	—						
nell'anno » 900 »	45 000	—						
			691 500	—				
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi . . . L.					4 975 225			
b) Fondo di riserva al 31 Dic. 1921 . L.	1 159 752	27						
Sopravvenienze attive dell'Eserc. »	3 840	44	1 163 592	71				
Quota che si passa al Fondo di Riserva . . . . L.			275 322	32	1 438 915	03		
Contributo dei Soci Fondatori della Sede: al 31 Dicembre 1921 N. 2321 quote; nuovi Soci dell'anno 1922 » 297 »; Quote N. 2618 da L. 100 . L.					261 800	—		
							6 675 940	03
L.							19 909 704	—

UN ATLANTE LINGUISTICO-ETNOGRAFICO SVIZZERO ITALIANO

*Due valenti studiosi di linguistica — il prof. Carlo Jaberg dell'Università di Berna e il prof. Giacomo Jud dell'Università di Zurigo — ammirati della grandiosa opera condotta a termine dal Gilliéron (autore dell'*Atlante Linguistico di Francia*), orientarono i propri studi verso la geografia linguistica, scienza nata ieri ma che ha già conseguito progressi magnifici e che tende a fissare sul terreno quell' elemento caratteristico dell'attività umana che è rappresentato dalle diverse accezioni della lingua e dai dialetti. Il grande amore che i due studiosi di filologia romanza portano all'Italia, li spinse ad iniziare le proprie indagini dallo studio dei dialetti ladini e italiani della Svizzera e dell'Italia settentrionale.*

Da ormai tre anni per opera di questi innamorati della scienza e della lingua nostra, ferve un grandioso lavoro, assai prossimo al compimento e che ha per oggetto la creazione di un Atlante Linguistico *che conterrà dalle 1500 alle 2000 carte: opera di grande interesse scientifico, superba sintesi di una pazientissima inchiesta, che va compiendo, di comune in comune, un loro giovane allievo, il dott.* Paolo Scheuermeier.

Siamo grati ai proff. Jaberg e Jud che vollero concederci di far conoscere per i primi ai nostri lettori un'iniziativa veramente ammirevole per lo slancio (1) e la serietà con cui fu condotta e che varrà indubbiamente di stimolo agli italiani per meglio studiare le regioni ed i paesi in cui vivono, e per fissare in modo indelebile le tracce di quelle attività caratteristiche, che, non rientrando nell'orbita della storia, vanno quasi sempre irrimediabilmente perdute; giacchè il lavoro non s'arresta allo studio dei fenomeni linguistici, ma si completa con la più ampia visione del quadro etnico, folk-loristico, in cui si svolge la vita dei dialetti.

A questo primo articolo di informazioni generali seguirà un' altra spigolatura attraverso le prime risultanze delle elaborazioni scientifiche compiute dai due valorosi filologi, ricche di elementi di curiosità, che saranno indubbiamente apprezzati dal pubblico dei nostri lettori.

La grande varietà del linguaggio umano ha sempre colpito l'uomo. Ne parla la Bibbia spiegando così il fenomeno: la confusione babelica è nata dalla presunzione umana punita da Dio. Dante nel *De vulgari eloquentia* certo non osa infirmare l'autorità della Bibbia; parlando però di ciò che conosce particolarmente bene, della diversificazione delle lingue romanze, cerca di risolvere il problema in altro modo: « essendo l'uomo instabilissimo e variabilissimo animale, la nostra locuzione nè durabile nè continua può essere; ma siccome le altre cose che sono nostre (come sono costumi ed abiti) si mutano, così questa, secondo le distanzie dei luoghi e dei tempi, è bisogno di variarsi ». (Traduzione del Trissino). Egli nota poi con un'accortezza mirabile le caratteristiche dei diversi volgari italiani.

Se la varietà dialettale dell'Italia ai tempi di Dante era grande, oggi è grandissima. Ne volete degli esempi? per denominare il *pa-*

CASUPOLA DI RICOVERO PRESSO DIGNANO (*casita*).
È murata a secco. Si noti la forma cilindrica che rammenta i « trulli » pugliesi. La *casita*, come qui appare, è quasi sempre appoggiata a un muro (*la masiera*).

(1) I proff. Jaberg e Jud hanno iniziato il proprio lavoro senza alcun soccorso nè governativo nè privato Successivamente furono sovvenuti da Ulrico Hoepli, dalla Fondazione Accademica di Zurigo, dalla Società Accademica di Berna e da privati che vivono o vissero in Italia e che hanno simpatia per il nostro Paese. Il T. C. I. — come già prima il Ministro della P. I. — fornì di commendatizie il dottor Scheuermeier e sarà lieto se la pubblicazione di questo articolo varrà a rendere sempre più agevole il complesso compito dell'indagatore

LA PILA PER PILAR FORMENTON, FORMENTO E ORZO A MONTONA.
La donna sta appoggiata a un palo ficcato nel muro. Collo spostare il peso del suo corpo muove un pestello fatto di legno di quercia e guarnito di grossi chiodi. Così si pesta il grano in diversi luoghi dell'Istria.

drino e la *madrina*, a Pancalieri (Torino) si dice *parin, marinna* (1); a Pontechinale (Cuneo) *peyrin, meyrina*; a Genova *puin, muinna*; a Borno (Val Camonica) *Ghidass, ghidassa*; a Bormio *gudaz, gudaza*; all'Abbadia (Trentino) *tot, tota*; a Castelfondo (Noce) *vidas, vidassa*; a Predazzo (Fassa) *non, nona*; a Udine *sántul, sántule*; a Rovigno (Istria) *santolo, santula*; a Modena *guidaz, guidaza*; a Saludecio *sentle, sentla*; a Velletri *patino, patena*; a Sora *patinα* (2), *matena*; a Avetrana (Lecce) *nunnu, nunna*; a Caltagirone *parrinu, parrina*; a Bitti (Sardegna) *nonnu, nonna*.

(1) La nostra trascrizione, in questo articolo, si avvicina a quella dei vocabolari dialettali. Sull'Atlante sarà strettamente fonetica.
(2) α = *e* in francese *le*.

Altro esempio, così caratteristico da esser notato da tutti: la negazione, in certe parti della Svizzera e dell'Alta Italia, varia quasi da distretto a distretto. Così nei Grigioni la frase *non ti muovere* a Santa Maria (Valle di Monastero) suona *nu te muáinter*, a Bivio *bić muáintet* (1), a Lenz *betsa muáinta*, a Pitasch *semuénti buk*, a Poschiavo *moet miga*, a Soglio *nus moeuvet* (2). Nei dialetti lombardi della regione dei laghi e dell'est dell'Adda, *non ti muovere* si traduce con *moeuvet bric, bri, mia, minga, migna*, ecc.; fra l'Adda e la Sesia si sente quell'energico *moeuvet nó* che suona come il grido di una sentinella; passata la Sesia entriamo nel dominio dei dialetti piemontesi che invece di *muovere* usano il verbo francese *bugé* e che esprimono la negazione con parole che corrispondono al toscano *niente: búgia nen, gni, nit, nin, gnin, gnent, nent*, ecc. Quanto più ci addentriamo nelle valli alpine del Piemonte, tanto più ci accorgiamo della vicinanza della Francia: prevalgono *búgia pa, bóugia ren*, ecc.

È più grande ancora la varietà delle denominazioni di certi animali e di certe piante che colpiscono la fantasia popolare ed eccitano le sue facoltà creatrici. E qui ci si

(1) *ć* = suono vicino a quello del *c* in *cera*.
(2) *oeu* = *eu* francese in *fleur*.

TREBBIATURA PRIMITIVA A OSTANA SULL'ALTO PO.
Per *sbarbá lu gran*, la donna sbatte il manello di spighe sulla pietra. Può servire allo stesso uso un'asse appoggiata al muro. L'uomo batte il manello «sbarbato» col bastone (*bastún*), tenendolo prima in aria e poi sulla panca. Il lavoro fatto dall'uomo si chiama *rcurre*. Lo stesso sistema di trebbiatura, più o meno modificato, si ritrova in molti paesi alpini.

permetta di aggiungere all'elenco delle forme alcune spiegazioni, benchè sia nostro proposito di riserbare l'interpretazione dei fatti linguistici ad un secondo articolo. Il latino *papilio* (farfalla) apparisce nell'Alta Italia sotto le forme più svariate, che qualche volta lo rendono quasi irriconoscibile: *paveya, pavegia, pavea, pavela, pavey, pavel, pavić, paén*; con *r* intercalata: *parpaya, sparpaya, parpay, parpayola, parpayun, parpaglügu, parpavel* (che potrebbe esser nato da una confusione fra *pavél* e *parpál*), *spler* e *sprer*. Quest'ultima forma, che è engadinese, tirerà la sua origine da un anteriore *splavér* conservato in Bregaglia e che a sua volta si richiamerà da *spravél;* la farfalla, per evoluzione fonetica, è divenuta uno sparviero, chiamato anche lui *sprer* o *spler* nella Bassa Engadina. Con iniziale alterata abbiamo in certi dialetti lombardi *barbél* e *barbéla*. *Farfalla,* di rado *farfára, falfára* è abbastanza diffuso nell'Italia transpadana, non sempre però col significato generale della parola toscana. La polvere che copre le ali della farfalla e il color bianco di certe specie ha indotto il popolo a chiamarla *mugnaio:* il

ANTICO COSTUME DELLA DONNA MARITATA A GALLIATE.

Mentre che nella montagna (nella Valsesia per esempio, nella Valtellina, in certe valli del Trentino, ecc.) l'antico costume si è ben conservato, è sparito quasi dappertutto nella pianura. A Galliate è fuori d'uso da circa quarant'anni e siamo riusciti a mala pena a mettere insieme i vari capi di vestiario per questa fotografia. Essi sono dai piedi alla testa: *i zibroeutti*, gli zoccoli di cuoio fino: *la soca,* la gonnella fatta di percalle di Francia di color bruno con fiori rossi e puntini d'oro; *i scussá di tajugni*, grembiule di lana rossa e bruna; *i büstín* di seta bianca a ricami; un *lass ɑ d granádji*, una collana di corallo; *i placchji,* gli orecchini di oro. Sulla crocchia si fissa il *burloeuttu*, cioè un cerchiettto di rame avvolto con lino nel quale entrano *i spadinji,* spilloni d'argento in forma di spada, con *a gɑrlanda d fildigrana,* filigrana dorata. Gli spadini si mettevano il giorno dello sposalizio e non si abbandonavano più.

SCOSTOLATURA E PETTINATURA DEL LINO A GALLIATE (NOVARA).

Quando il lino è macerato e pestato, si procede alla raffinatura. Questa si fa prima colla scotola (*a spavra*) e poi col pettine (*spinasciu*). La nostra fotografia mostra un uomo al *cavá* (cavalletto) occupato a *spavré i lin* (scotolare il lino) colla scotola di legno (*a spavra*); ripeterà l'operazione colla scotola di ferro (*spavrín a d fer*) appoggiata al cavalletto. La donna sta pettinando (pettinare=*spiné*) un mazzetto di lino (*i mazzoeu ɑ d lin*). Si scorgono i mazzetti pettinati sulla panchetta fra le due donne. Quattro *mazzoeu* legati insieme formano *una basgla*. Il lavoro descritto si fa ordinariamente da pettinatori ambulanti. Nell'inverno le donne pettinano il lino una seconda volta con un pettine più fino (*a spinascina*). È quello che tiene la ragazza seduta a destra.

mugliner (a Santa Maria). *Osgelíno* (1) a Tiarno e *osgéy de rüga* (2) a Viarago (Trentino) rammentano il tedesco *Sommervogel* (uccello d'estate).

La Sottoselva e la Sopra-

(1) *sg=j* nel francese *je*.
(2) *ü = u* in francese.

selva (Grigioni) denominano la farfalla collo stesso nome che i bambini dànno alle galline e che le donne usano per chiamarle: *pula, bula, bela, biua, cita, bibale*. Queste denominazioni derivano forse dalla tenerezza che i bambini hanno per tutto quel che vola e ci rammentano che in molti luoghi la coccinella si chiama *gallina*, (*gallinetta, gallinina*) *del Signore, della Madonna, del Paradiso, di San Pietro, di San Giovanni*. Certo anche *poja, pojo, pojanela* «farfalla» del vicentino e del veronese ci riconducono a *pulla*, benchè in quelle regioni *poja* e *pojana* indichino uccelli rapaci come lo *sprer* dell'Engadina. Denominazione chiarissima la *galineta* di Mesocco (Grigioni); ma come si dovrà spiegare la *pliciaplacia* di Latsch (Grigioni), la *mammadonna* «nonna» di Fex (Grigioni), lo *sparantél* d'Albosaggia (Valtellina) e di Branzi (Bergamo), la *basgiatéra* di Volano (Trentino), lo *sbarabiél* di Castelfondo (Noce), il *barbastégno* di Pirano, la *sénsula* di Montona, il *barbastíl* di Dignano (Istria), la *purseleta* di Noli (Genova)? E taccio d'altri nomi non meno problematici.

La diversità del parlare rispecchia la diversità del pensare e del sentire. Colui che ha creato la parola *padrino* per chi leva il bambino al sacro fonte ha pensato ai doveri che comporta la funzione di padre spirituale; quello che ha scelto la denominazione *santolo* s'è ricordato della santità del rito: la prima parola, quando aveva ancora tutto il suo valore etimologico, era più umana, più familiare della seconda. Chi usa la parola d'origine germanica *gudaz, güdaz, ghidaz*, ecc. non ci fantastica sopra; ma chi la trasforma in *guidaz* cerca di darle un senso più profondo: *guidaz* viene da *guidare*, dice il vocabolario modenese del Maranesi, perchè il *guidaz* «guida» il neonato al fonte.

Mica, bric (proprio = «briciola») sono più immaginose di *rien* (cosa) e *niente*. Le denominazioni *pula, bula, galineta*, ecc. per la farfalla svelano un'altra psiche che il *mugliner* della Valle di Monastero, il quale in certi luoghi è diventato un *mulinél* con sostituzione di un altro concetto fondamentale.

FILATURA E ANNASPAMENTO A GALLIATE.
Donna che *fira co rocca e co i füsu*. Altra donna che *fa sü i fi co naspa*. Si noti il fuso ficcato nel *cavagnoeu di füsi*. A sinistra un *bicucchí* (arcolaio pieghevole).

INCANNATURA A GALLIATE.
La donna prepara *la spola*=cannello (non si vede sulla fotografia) che entrerà nella *navoeutta* (spola) del tessitore. La *bicocca* (o *guindu*) più grossolana dell'arcolaio che si scorge nell'altra fotografia. È stata fatta in casa con stecche di canna e non si può ripiegare. L'incannatoio si chiama *firelu*. (Il filatoio non si usa a Galliate).

La varietà dei loro parlari popolari straordinariamente grande — molto più grande per esempio che nell'immensa Russia — è una delle ricchezze spirituali dell'Italia e della Svizzera. Come si fa per far fruttare questa miniera linguistica? Come possiamo sapere qual nome si adoperi per il *padrino* a Lugano, a Bergamo, a Brescia, a Udine, a Bologna, a Cosenza, a Palermo, a Sassari, ad Ajaccio? Vi sono tanti vocabolari dialettali, direte, e se non vi sono, facciamoli! Va bene, ma chi mai sarà in grado di consultarne solo una ventina, e come pescarvi,

fra migliaia di vocaboli, il termine esatto per il concetto che studiamo? Molti vocabolari poi non c'informano sul luogo preciso dove si usa una data parola. Se, per esempio, noi siamo riusciti a trovare nell'impareggiabile vocabolario del dialetto milanese compilato dal Cherubini *codazz, codazza, guidazz, guidazza, padrin, madrinna,* chi ci dirà in qual regione della provincia di Milano si usa *codazz, codazza,* dove *guidazz, guidazza,* dove *padrin, madrina?* Quale dei tanti vocabolari, in gran parte cittadineschi e scritti taluni cinquanta e più anni fa, c'insegnerà dove, per l'Italia, nel 1920 si senta *guidazz* per *padrino?*

C'è un solo modo per soddisfare a tanta nostra curiosità: facciamo come l'ingegnere che leva una pianta: andiamo sui luoghi, osserviamo e registriamo le nostre osservazioni. Scelto un certo numero di località, raccogliamo le voci che corrispondono a un dato concetto, la farfalla per esempio, e notiamole con minuti segni fonetici. Iscrivendo le forme ottenute, al posto che loro spetta, sur una Carta geografica d'Italia, avremo una carta linguistica simile a quella di «farfalla», di cui riproduciamo una parte. Questa Carta ci permetterà d'abbracciare con un solo sguardo le svariatissime denominazioni dialettali della farfalla o di qualunque altro concetto domandato nelle località scelte.

È questo appunto il metodo seguito dal Gilliéron nel monumentale *Atlas linguistique de la France* che ci ha ispirato l'idea di compilare un'opera analoga per la Svizzera e l'Alta Italia: l'*Atlante linguistico-etnografico svizzero-italiano*, che abbiamo l'onore di presentare ai lettori di questa *Rivista*.

I problemi particolari da risolversi da chi si accinge a compilare un atlante linguistico sono parecchi. Eccone alcuni fra i più importanti: in che modo si farà l'esplorazione? Quale sarà il materiale linguistico da racco-

UN TELAIO (*telaru*) COLLA TESSITRICE (*telɤrata*) A GALLIATE.

1 - i quattro *piantugni*.
2 - *i ciavi*.
3 - *i bancaji*.
4 - *a cassa*.
5 - *i cassitettji*.
6 - *i tiramulén*.
7 - *portaliscia*.
8 - *i turnu*.
9 - *a liscia* (i licci).
10 - *i carcarettji*.
11 - *i carcri* (le calcole).
12 - *i sibiu da mota*.
13 - *ruín cui denci*.
14 - *i taplín*.
15 - *a tiroeutta* (l'ordito).
16 - *i bacchoeutti*.
17 - *sibjoeuttu* o *sibiu co rova*.

ALTRA VISTA DEL TELAIO DI GALLIATE.

1 - *a banchoeutta*. 2 - *i gattí*. 3 - *piantún*. 4 - *cassa*. 5 - *cassittettji*. 6 - *tiramulén*. 7 - *sibiu da mota*. 8 - *tiroeutta*. 9 - *bacchoeuttji*. 10 - *liscia*. 11 - *a tisüra*. 12 - *sibiu co rova*. 13 - *a tapela*.

gliersi? Fin dove si terrà conto degli oggetti che corrispondono alle parole? Quali e quanti saranno i luoghi da esplorarsi? Cerchiamo di rispondere brevemente a queste domande.

Il modo ideale di raccogliere i materiali linguistici sarebbe quello di mandar sui luoghi qualcheduno che si mescolasse alla popolazione indigena, ne osservasse il parlare e notasse le parole, le forme e le frasi che si presenterebbero spontaneamente nella conversazione. Metodo eccellente per chi studia un singolo dialetto, impossibile però quando si tratti di mettere insieme molti materiali facilmente paragonabili e quando si disponga per ciò di un tempo ristretto e di mezzi relativamente scarsi. È paragonabile solamente quello che si è prodotto sotto identiche condizioni. Non si può, per esempio, confrontare il modo seguito da diversi dialetti per esprimere la proibizione se il caso in una località ci presenta *non ti muovere*, in un'altra *sta fermo*, in una terza *che frugolo*, in una quarta *bada, Carlino, tu cascherai*, e così via.

LUMI ANTICHI E MODERNI A GALLIATE.

Sopra, da destra a sinistra: 1) *lüma* o *lümín*. Di ferro. Usato dai contadini nelle stalle quando non c'è luce elettrica. Il lume si sospende o si conficca la punta acuta nelle travi del soffitto. 2) *lümín*. Di ottone. Il recipiente a olio è chiuso. Usato una volta nelle case contadinesche. 3) *lüma da quattro cantugni*. È fatto di ferro, con due recipienti quadrangolari sovrapposti. Si può mettere un lucignolo in ogni angolo del recipiente di sopra e di quel di sotto. 4) *lüma, lümín* o *scigúla*. Lume a petrolio, forma vecchia senza scartoccio.

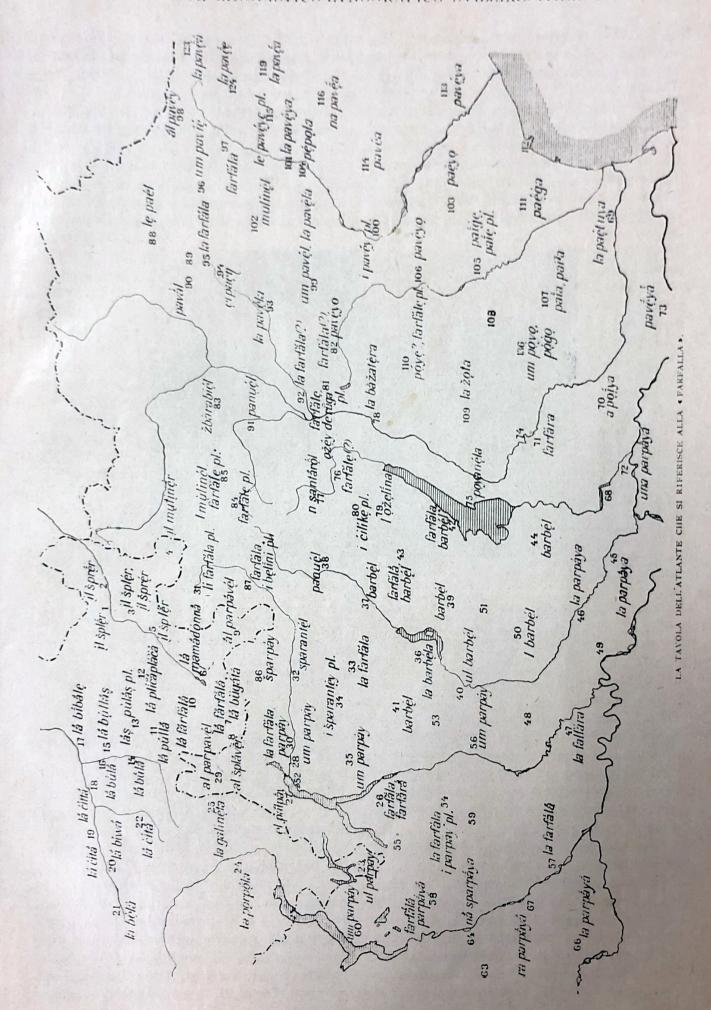
Sotto da sinistra a destra: due *candileri*, un *lanternin* e una *lücerna* quale si usa ancora nelle case contadinesche.

CALZATURE ANTICHE E MODERNE A GALLIATE.

Sotto, da sinistra a destra: 1) *dzabojchji*, « sabots », non si usano che nella grande concia del luogo. 2) *zucrún*. Forma poco usata. 3) tre *zucrugni* o *zocri da omu* e uno *zucrunín* (zoccolo da bambino). 4) *scarpún* o *scarpa da omu*. — Sopra, da destra a sinistra: 1) *pantofla*. Si usa poco. 2) *zocra a la milanesa*, con guiggia di velluto rosso. Importata e poco usata. 3) *tre zocri da donna co patta*. Con suola di legno e guiggie di stoffa. Non si usa cuoio per gli zoccoli da donna. 4) *scarpín* e *zibritín* per bambini. 5) *due zibroeutti* per la domenica con suola di cuoio e guiggia di cuoio o di velluto. 6) *scarpa alta* e *scarpa bassa da vernisu*.

E non parlo del tempo e della pazienza che ci vorrebbero per spiare il momento nel quale si presentassero nella conversazione le parole e le frasi che interessano il raccoglitore. È dunque giocoforza procedere come fanno le scienze naturali che si servono dell'esperimento, cioè di far nascere artificialmente i fatti linguistici che ci interessano. Bisogna domandare in un certo numero di dialetti: Come dite per *non ti muovere?* Come chiamate il *padrino*, la *farfalla*, la *falce*, la *frullana*, la *cote*, il *martello*, ecc.? Chi si serve dei materiali raccolti così, si rammenti ciò che questo metodo ha d'artificiale e tenga conto degli errori che devono prodursi necessariamente.

La lingua è uno strumento così ricco e così delicato che un metodo grossolano come quello che per forza deve adottarsi per mettere insieme i materiali di un Atlante linguistico non può nè esaurirne la ricchezza nè mostrarne tutta la delicatezza. Il compilatore si vede costretto a fare una scelta dei fenomeni linguistici da rappresentarsi geograficamente; bisogna che questi siano quanto più signifi-

LA TAVOLA DELL'ATLANTE CHE SI RIFERISCE ALLA «FARFALLA».

cativi e che soffrano il meno possibile delle imperfezioni del metodo interrogatorio. Fatti significativi sono quelli che permettono di giudicare del carattere generale (fonetico, morfologico, sintattico, lessicologico) d'una lingua. Il metodo scelto da noi è tanto meno nocivo quanto l'interrogazione si adatta meglio al modo di pensare della gente interrogata e fa scaturire naturalmente la risposta. Prima di cominciare l'investigazione sistematica, gli autori dell'*Atlante linguistico-etnografico svizzero-italiano* hanno, durante parecchi anni, concentrato i loro sforzi sul problema suaccennato, percorrendo le diverse provincie dell'Alta Italia e del territorio italiano e ladino della Svizzera. Dopo solamente hanno dato la forma definitiva al loro questionario. Esso contiene press'a poco duemila domande che l'esperienza ha dimostrato esser fra quelle che fanno nascere facilmente la risposta genuina. Le parole e le frasi si riferiscono in gran parte alle occupazioni e alle preoccupazioni del contadino, essendo lui quello che meglio ha conservato lo schietto parlare popolare.

PANIERI A GALLIATE.

Da sinistra a destra: 1) *scurbón di carroeuttu* che si mette sulla carretta per condurre letame. 2) *a scorba di poeuj* «la corba dei pani». 3) *a cavagna di cuerciu* «la cavagna dei coperchi» per portar da mangiare ai lavoratori. 4) *cavagna di scigulli* «cavagna delle cipolle». 5) *a cavagna per fa gió megra* «cavagna per sgranare il granturco». 6) *cavagnœu*. Dietro. 7) *a cavagna da smenza* (semenza), fatta d'assicelle. 8) due *cavagne*. Sulla panca, a destra della donna: 9) *cavagnoeu di pocun* «cavagnuolo del pane», per far le spese. A sinistra della donna: 10) *cavagnoeu da cuzoeutta o da cüsi* «cavagnuolo da calza o da cucire». Nel mezzo, disse scherzando la donna, *a Miji cua cavagnetta ca va a Nuára*, «la Maria colla cavagnetta che va a Novara».

Ecco una pagina scelta a caso nel nostro questionario:

« L'orzo è maturo; l'avena non è ancora matura. La spiga, le spighe. Le stoppie. Il miglio. La saggina. Il grano saraceno. Il granturco. La pannocchia. I cartocci. Il tempo delle messi. Mietere. (Indicate esattamente il senso della parola). Spigolare. La falce « messoria » (dentata o no?). Segare il frumento. (Si usa per ciò la falce messoria o la falce fienaia? Ci sono espressioni differenti?). Il mietitore, la mietitrice. Il covone (forma-manipolo?). Legare i covoni ».

L'esempio dimostra che non domandiamo solamente *le parole*, ma c'interessiamo alle *cose*. Difatti, cos'è la parola senza il senso? È un corpo senza anima. Cos'è una parola mal definita? È un viso senza colore vagamente intravveduto nel crepuscolo. Il patrimonio linguistico d'un popolo non vale solamente per quello che suona, ma per quello che esprime.

L'oggetto concreto quasi sempre sfugge alla descrizione. C'è un solo modo per farlo conoscere a chi non lo ha visto: il disegno o il surrogato: la fotografia. I materiali dell'*Atlante* comprendono un migliaio di fotografie e molti schizzi che mostrano l'immensa varietà delle forme materiali della vita nel territorio esplorato. Queste fotografie rappresentano le forme del terreno, l'aspetto generale del paesaggio, i tipi differenti dell'abitazione, i metodi della coltivazione, gli arnesi dell'agricoltura e dei differenti mestieri, le industrie popolari, scene della vita domestica e della vita pubblica, tipi antropologici e costumi. L'*Atlante linguistico* sarà dunque nello stesso tempo un Atlante *etnografico*. La curiosità del nostro esploratore è stata instancabile ed egli è riuscito spesso a rintracciare documenti di una veneranda antichità, reminiscenze di colture passate che interessano tanto l'archeologo quanto l'etnografo e che sfuggono al viag-

giatore che non entra nell'intimità della vita contadinesca. Sono particolarmente interessanti le fotografie prese nei luoghi remoti delle Alpi e nelle provincie redente. E di quelle diamo qualche saggio. Per ragioni pratiche evidenti non si può far l'inchiesta linguistica in tutti i comuni del dominio esplorato. Quali saranno i criteri che determinano la scelta? Prima di tutto si terrà conto del fatto che la diversificazione dei dialetti non è la stessa dappertutto. Quanto i dialetti saranno più differenziati, tanto i luoghi da esplorarsi saranno più vicini. Così le distanze fra i luoghi scelti devono in generale essere più grandi nella pianura che nella montagna. La pianura friulana sarà meglio rappresentata che la pianura veneta, essendo questa la regione dell'Alta Italia che sa subito il livello linguistico più forte. I dialetti sono ordinariamente più svariati nelle zone di transizione che in mezzo ai territori linguistici saldamente costituiti; conviene tenerne conto. Bisogna poi che le varietà principali di un dialetto siano rappresentate sull'Atlante. I luoghi esplorati devono essere il meno possibile influenzati dai centri di coltura quali sono le grandi città; si sceglieranno dunque di preferenza comuni un po' fuori di strada, conosciuti per essere avversi alle innovazioni. L'esplorazione però si farà anche nelle città, perchè si possa giudicare dell'influenza esercitata da esse. Si eviteranno ordinariamente i luoghi conosciuti sufficientemente per altri studi o per vocabolari dialettali; ma bisogna badare che non ci nascano vuoti sulla Carta, che obblighino il lettore a servirsi d'altre fonti. Benchè abbiamo fatto la scelta con ogni cura, non oseremmo affermare che abbiamo sempre risolto il problema delicato nel miglior modo possibile. Troppe sono le regioni finora quasi inesplorate. Procedendo secondo i criteri accennati abbiamo fissato 220 luoghi da esplorarsi in una regione circoscritta dalle Alpi, dal mare e da una linea che va da Livorno ad Ancona, regione alla quale abbiamo voluto restringere le nostre indagini.

L'opera che risulterà dalle nostre ricerche si comporrà dunque di un certo numero di Carte linguistiche (saranno fra 1500-2000) e di più d'un migliaio di fotografie e schizzi che illustreranno quelle fra le Carte che rappresentano oggetti e occupazioni interessanti. Le singole illustrazioni saranno accompagnate da un commentario descrittivo e lessicologico. Nelle note che si aggiungeranno alle carte e in vari supplementi si raccoglierà la ricca messe d'osservazioni varie (di lessicologia, di grammatica, di fonetica, di folklore, ecc.) che non troveranno posto sulle carte stesse. L'*Atlante svizzero-italiano*, che comprenderà 8-10 volumi in gran formato, avrà dunque un carattere in parte differente da quello dell'*Atlante linguistico francese* che si è occupato quasi esclusivamente delle *parole* e pochissimo delle *cose*.

I PESCATORI DI GRADO.

Abitano durante tutto l'anno *i casuni* (sing. *casón*) delle lagune. *I casuni* sono grandi capanne coperte di canna, con una porta, spesso senza finestra, senza tramezzi. Il focolare si trova nel mezzo della capanna. La mobilia è semplicissima. Gli abitatori dei *casuni* non vanno ordinariamente a Grado che per certe feste benchè ci abbiano delle case.

Chi deve essere incaricato della raccolta dei materiali linguistici? Una sola o parecchie persone? Per assicurare l'unità d'esecuzio-

ne ci siamo decisi per la prima alternativa. Per fortuna abbiamo trovato l'uomo per disimpegnare il difficile compito: il Professore *Paolo Scheuermeier* percorse già da ragazzo gran parte d'Italia accompagnando un suo fratello stabilito in Italia e incaricato dalla ben conosciuta ditta Brunner & C.ia a Como di far delle fotografie da riprodursi su cartoline postali. I suoi studi universitari lo ricondussero a Firenze, e le peregrinazioni intraprese per raccogliere i materiali della sua tesi sulle denominazioni degli accidenti di terreno nelle Alpi francesi, italiane e ladine lo prepararono mirabilmente per le ricerche geografiche e linguistiche. Si è rimesso in viaggio per l'*Atlante*, per il quale lavora da tre anni con uno zelo indefesso. Entra ormai nel quarto anno di viaggio; quasi tre quarti dell'opera son bell'e fatti: se la sorte ci resta favorevole, sarà finita entro quest'anno. Chi dirà mai di quanta abnegazione deve essere capace un uomo colto per condurre durante quattro anni una vita raminga, rinunziare a tutti i comodi e a tutti i godimenti intellettuali della città, coricarsi oggi sul duro materasso d'una stamberga e domani sul fieno d'una cascina di montagna? Chi dirà quanta energia ci vuole per ridomandare ogni cinque o sei giorni (è il tempo che ci vuole press'a poco per l'inchiesta in un dato luogo) le stesse cose, mantener concentrata l'attenzione per non lasciarsi sfuggire la menoma sfumatura della pronunzia paesana? Chi dirà l'abilità e la conoscenza del cuore umano che è necessaria per guadagnarsi la fiducia di persone spesso naturalmente diffidenti e che capiscono difficilmente lo scopo di studi linguistici? Certo si devono ricercare come fonti uomini e donne intelligenti e che conoscano a fondo la vita del loro paese, ma bisogna anche che abbiano conservato la loro originalità, che siano poco usciti dal loro ambiente; è naturale dunque che non abbiano la versatilità del cittadino. Per fortuna il nostro esploratore ha trovato un gran numero di persone eccellenti che l'hanno aiutato con intelligenza mirabile e con squisita gentilezza.

Diamo a lui la parola perchè ci dica delle sue esperienze:

A OSTANA SULL'ALTO PO.
Il signor Scheuermeier sa adattarsi a tutte le situazioni e non perde mai la pazienza.

«*E così, dunque, siete salito fino a 1600 m. d'altezza per imparare che nome si dà quassù al naso, alla bocca e all'ombelico, quale è la parola che usiamo per la bovina e per i cacarelli di capra, come il pastore chiama i maiali la massaia le galline?*». Questa domanda mi rivolgeva a Mathon un vecchio contadino svizzero, settantacinquenne, rotto alle intemperie, che non poteva frenare la sua ilarità mentre era seduto sulla panca presso la stufa. Dovetti anch'io prendere la cosa dal lato ridicolo e, nel corso dell'inchiesta, abbiamo fatto delle buone risate assieme; ma sono orgoglioso di essermi guadagnato la fiducia di quell'orso.

In simile situazione mi sono trovato sovente. Non è facile far comprendere a gente semplice che il suo spregiato dialetto può avere un interesse scientifico. È il più difficile compito per l'indagatore dei dialetti quello di trovare buoni informatori e bisogna spesso impiegare intere giornate rivolgendosi da Ponzio a Pilato prima che qualcuno si dichiari pronto a mettersi a disposizione per qualche giorno ed a sottomettersi all'interrogatorio. Si tratta allora di mettere a profitto tutta l'energia, perchè non sfugga quello che si è guadagnato, specie in una bella giornata estiva quando il fieno è fuori sul prato e tut-

ti i vicini vi stanno appresso. Ad onore dei miei informatori devo dire che solo pochissime volte l'impegno preso non è stato mantenuto; in non più di una mezza dozzina di località, sopra 170 che ho esaminate, sono stato obbligato a cambiare informatore. Non tutti erano di pari qualità; specialmente nelle regioni di forte emigrazione periodica è quasi impossibile trovare un uomo che parli ancora con purezza il dialetto ereditario. Ma nella maggior parte dei luoghi io credo d'aver ottenuto materiali degni di fiducia scegliendo diligentemente i miei mallevadori, quando anche la risposta possa essere stata qua e là sfavorevolmente influenzata dalla domanda italiana.

Quanto più ci si allontana dai grandi centri di movimento, quanto più si sale verso i monti, tanto più originali sono gli uomini ed il loro linguaggio, ma tanto più difficile si presenta il compito dell'investigatore: si tratta di adattarsi alle particolarità dei nodosi montanari e di penetrare nei loro pensieri e sentimenti. Una volta peraltro che ci si è guadagnata la loro confidenza, è una gioia il lavorare con essi, poichè amano il loro linguaggio materno e sono orgogliosi che ci interessiamo ad esso. Se qualche domanda non riceve appropriata risposta, vi è sempre qualcuno della famiglia o tra i vicini che corregge e viene in aiuto. Talvolta gli aiutatori sono anche troppi, specie d'inverno, quando si è obbligati a tenere l'inchiesta nell'unico locale della casa riscaldato, la cucina. Una volta — ai piedi del famoso Monte Grappa — ho dovuto fare la mia inchiesta in una stalla, che in molti luoghi delle Alpi è d'inverno il luogo di riunione della famiglia perchè vi si può vivere risparmiando il riscaldamento: là dentro ho scritto per tre giorni ed attorno a me si affollavano i membri della famiglia ed ognuno voleva portare la sua parola; in mezzo al frastuono sedeva dignitoso come un antico patriarca il capo della famiglia, che comandava a tre figli ammogliati, alle loro mogli ed a numerosi nipoti, in tutto una trentina di persone; vicino a noi si nutrivano bambini, si attendeva alla lavatura, nove mucche venivano abbeverate, foraggiate, stramate. Era degno di meraviglia il vedere con quale calma e sicurezza quel forte e buon vecchio di 76 anni impartiva i suoi ordini e poi dava a me le risposte, rimanendo sempre fermo: di trarlo fuori dalla stalla non era da parlare.

Come si vede, le circostanze esterne tra le quali si procede all'inchiesta sono assai dissimili tra loro. Beato l'indagatore quando trova una casa così ospitale come quella dell'avvocato Guarlotti, appassionato cultore di arte e di scienza, nel borgo di Galliate, così interessante dal punto di vista linguistico. Grazie al suo intelligente aiuto non solo vi ho potuto raccogliere un tesoro più ricco che altrove, mi fu anche possibile di fissare nelle fotografie forme di vita in parte ancora in uso, ma che vanno scomparendo: abiti, mobilio, attrezzi, occupazioni agricole.

Sono stato fortunato anche a Grado, dove, seduto comodamente nell'Agenzia di Viaggi, ho potuto interrogare un legittimo rappresentante dell'antico dialetto dei pescatori che va ora scomparendo: Sebastiano Marchesan, soprannominato Bottega, vecchio di 85 anni, ha passato quasi tutta la sua vita fuori sulla laguna di Porto Buso in uno dei pittoreschi *cason* di cui è qui riportata la veduta. L'aria di mare ed il tenore di vita naturale sembra gli abbiano giovato perchè è ancora sano come un pesce nell'acqua e dimostra buon senso e ingegno naturale.

La fotografia riprodotta nella pagina precedente mostra come ho eseguito l'inchiesta ad Ostana: il calzolaio picchiava; il vivace nipote ciarlava; la volpetta domestica strisciava lungo le mie gambe, e gli amici del socievole ciabattino venivano a fare la solita oretta di cicaleggio. Fortunatamente potemmo rifugiarci nel locale della scuola per terminare il nostro lavoro. Un'altra volta ho scritto l'interrogatorio su di un tavolino da notte, l'unico oggetto avente un piano orizzontale nella camera da letto occupata da una coppia di sposi novelli, mentre accanto l'attento sposo badava alle domande dell'esploratore ed alle risposte della sua giovane moglie. Ai nostri piedi rideva il solatio paesaggio delle colline di Varese e più lontano il largo specchio del Lago Maggiore.

Ma per lo più ho raccolto le mie notizie in una semplice stanza di contadini all'unico tavolo di famiglia. Grazie alla lettera di presentazione del Ministero dell'Istruzione Pubblica italiano ed alle numerose commendatizie personali, quasi in ogni luogo sono stato accolto amichevolmente. Che in parecchi posti a tutta prima io abbia avuto a vincere una certa diffidenza e abbia provato anche qualche disaggradevole avventura non è da meravigliarsi; ma in complesso io porterò a casa un sacco pieno di amichevoli ricordi di cordiali ed originali persone — per non dire delle bellezze naturali di cui sono così ricche la Svizzera e l'Italia ».

C. JABERG e G. JUD.

IL CASTELLO DI GORIZIA

IL CASTELLO VISTO DALLA PIAZZA DELLA VITTORIA.

NESSUNO sospettava, prima della guerra, che il Castello, così com'appariva di lassù, imbiancato a calce e coperto d' « Eternit », fosse un edificio antichissimo. Erano antichi, sì, i torrioni bei tondi e gonfi, dei quali lo cinse Venezia vincitrice nel cinquecento; le muraglie cordonate, i bastioni, le porte. Ma proprio il corpo centrale sembrava recente: un casermone, con finestre regolari, le scale in cemento, i poggioli in ghisa e le stanze-cameroni per i soldati austriaci, che l'Austria destinava lassù a guardia della città e del nemico di oltre Judrio. (Gli alti comandi austriaci hanno avuto sempre uno spiccato senso di arte e di rispetto per le cose vetuste... come ben si vede). Ma un bel giorno gli austriaci furono sloggiati dai colpi di cannone. E da quel giorno il Castello mutò faccia e a poco a poco scoperse i suoi tesori segreti.

GORIZIA. CASTELLO. PORTICATO RIAPERTO.

***

Evochiamone in due parole un po' di storia. Un documento del 1001 nomina la villa di Gorizia per la prima volta. È un atto di donazione di Ottone III che conferisce parte dei suoi beni al duca del Friuli Verihen, forse Variento; la villa di Gorizia non era certamente null'altro che il Castello, una rocca con poche case all'ingiro. Da Variento il Castello passò agli Eppenstein. Da questi alla schiatta dei Conti di Pusteria e di Lurn, che vi dominarono per quattro secoli, ed assunsero il nome di Conti di Gorizia. Estinta la stirpe, il Castello passò nel 1500 a Massimiliano d'Austria. Nel 1508 fu preda gloriosa dei Veneziani, che l'ampliarono subito con opere di difesa. In seguito alle mene della Lega di Cambrai tornò all'Austria e fu dimora dei Capitani

GORIZIA. - CASTELLO. INGRESSO COL LEONE VENEZIANO RICOLLOCATO DOPO LA REDENZIONE.

provinciali, sino alla dominazione Napoleonica. Quindi fu riformato a caserma....

Fierissima schiatta furono i Conti di Gorizia. Uomini d'arme, provati a tutte le fatiche, alle più aspre guerre, senza amore delle arti, delle lettere, della vita intellettuale che allora pur fioriva nelle corti d'Italia e di Francia. «Il Conte Goriziano — ha detto uno storico di queste terre, Giuseppe Caprin — è il guerriero fatale che cavalca il drago delle discordie, la cui spada s'insanguina più spesso nella patria che fuori: funesto soldato che viene straniero e straniero sparisce, non lasciando che l'orme della devastazione consumata dai propri mercenari».

Grande era la loro potenza nella patria del Friuli: dopo i Patriarchi d'Aquileia erano i maggiori dignitari, nominavano i Cavalieri della Catena — ordine di guerra — battevano propria moneta ed assoldavano forti milizie. Ai più importanti fatti d'arme del medioevo è collegato il loro nome. Presero parte alle crociate in Terrasanta, alle guerre di Federico II, alle battaglie contro Venezia e Aquileia; si presentavano ovunque c'era l'occasione di sguainare la sciabola. S'imparentarono con i maggiori casati di Europa, colle case di Savoia, di Mantova, di Sicilia, cogli Scaligeri, coi Camino, coi burgravi di Turingia e di Norimberga, coi Duchi di Baviera, coll'Imperatore d'Austria. I loro dominii si estendevano dal Tirolo all'Istria.

Ma si spensero a poco a poco la potenza e le virtù guerriere. Enrico IV (1385-1454) fu il più degenere rampollo della stirpe. Beone, rozzo, violento, svegliava alla notte i suoi figliuoli e li costringeva ad ubbriacarsi.

Con la morte di Leonardo, nell'anno 1500, la stirpe si estinse del tutto.

Oggi i fantasmi ritornano fra le mura diroccate, nei sotterranei, nelle segrete, negli abissi delle torri e riempiono la fantasia d'imagini che parevano spente per sempre.

***

Ed ora rifacciamo la storia degli ultimi anni. Il Castello ebbe a soffrire solo pochissimi danni dai nostri cannoni, fin che Gorizia era in mano degli austriaci. Non appena la città fu presa, i nemici si dettero a

GORIZIA. - CASTELLO. CORTILE CON ARCATE RIAPERTE.

bombardarlo con furore e lo colpirono gravemente; ne sfondarono tetti, mura, torrioni. Ma era un pezzo duro, e rimase; e quando, terminata la guerra, l'Ufficio delle Belle Arti per la Venezia Giulia lo prese in esame per le opere di protezione e restauro, si trovò che non sarebbe stato impossibile rifarlo.

Ma rifarlo come? A caserma? Cioè rifare una cosa brutta, stonata? Tanto valeva lasciarlo a rovina, ed era pittoresca abbastanza.

No. Bisognava studiarlo a fondo, guardare nelle viscere di questo Castello. Già qualche prezioso elemento era apparso dalla rovina: tracce di pitture cinquecentesche in un salone, pilastri immurati nelle cantine delle prigioni, qualche finestrella, qualche scaletta. Non bastava. S'incominciò un lavoro sistematico, assiduo, continuo, sotto la direzione dell'arch. Guido Cirilli e con la collaborazione del prof. Giovanni Cossar, direttore del Museo Provinciale, goriziano autentico e di antico stampo. Tuttora continuano i lavori, e portano sempre a nuove scoperte. Ma il grosso è già in luce. Il fabbricato centrale, che dall'aspetto esteriore si riteneva una costruzione unica e coeva, è risultato invece un complesso di costruzioni di epoche diverse, conglobate in un tutto appena nell'ottocento. Stonacando le mura, abbattendo le pareti divisorie recenti, scavando e indagando da ogni lato, sono venuti a giorno elementi preziosissimi per la storia architettonica del Castello, i quali valgono a ricostruire la sua genesi nelle diverse epoche.

Nel cortile del Castello vi sono le fondamenta di una torre quadrilatera romboidale, di spessore grossissimo, che in altri tempi (prima del cinquecento, in ogni modo) sovrastava gli edifici circostanti, ed era il mastio della roccaforte; torre di vedetta e di difesa ad un tempo, segnacolo di vita guerriera e cortigiana nelle epoche desolate del medioevo. Sembra risalire al secolo XI-XII.

Appaiono ora soltanto le fondamenta, sovrastanti di pochi centimentri l'antico livello del cortile; l'interno della torre è stato scavato in profondità di circa tre metri, e si è trovata una costruzione interna, specie di stanzetta a vôlta; ma il vuoto continua e certamente la segreta della torre è in comunica-

GORIZIA. - IL CASTELLO VISTO DA S. E.

zione con gli antri che si ritrovano in diversi punti nel colle del Castello e sboccano nella città. L'uso pratico ne è evidente: nei casi di pericolo i castellani si rifugiavano nelle segrete e di lì, oltre gli antri sotterranei, raggiungevano la pianura per darsi alla fuga o prendere alle spalle il nemico assediante.

La *palazzina dei Conti* ha la facciata rivolta a S-O, e guarda verso la piazza della Vittoria. È tutta a filari obbligati in pietra, con quattro finestre bifore verso la città e cinque verso il cortile. Al pianterreno non possiede che finestrelle rettangolari, rade e semplicissime. Il suo coronamento è a merli sopra il primo piano. Interessanti le bifore, eseguite con l'arco in tufo; le colonnine di pietra bianca, con capitello a dado, ma senza base. Risale certo al sec. XIII, e l'abbiamo chiamata palazzina dei Conti per l'evidente destinazione del fabbricato ad abitazione lussuosa, indicata dalle finestre che davano luce a uno spazioso salone.

Lo stato di questa palazzina è miserando. Non c'è metro cubo, si può dire, che non sia stato smosso, alterato, rotto, sconvolto. Le bifore furono immurate, le porte distrutte, i merli rinchiusi e rialzati: ovunque appare la furia delle innovazioni, e non tutte di data recente. Già nel '500, fu alzato il tetto dell'edificio, e furono immurati i merli: ne dà prova il muro sovrapposto a mattoni, con appena decifrabili tracce di decorazione tardo-gotica. Poi furono rinsaldati a vôlta i soffitti del pianterreno. Ma il peggio certamente si fece nell'ottocento, quando si aprirono nel corpo antico dell'edificio quelle brutte finestre per la caserma austriaca, che ora sarà così dolce toglier per sempre.

In continuità della palazzina verso E si innalza una muraglia difensiva, ugualmente a filari di pietra, con feritoie e poche finestrelle. Termina in alto in una merlatura continuata, dietro di cui corre il cammino di ronda per i soldati di guardia. Serviva a maggior difesa della torre e chiudeva il cortile. Tutto ciò si è scoperto negli ultimi tempi. Prima nulla ne appariva. Anche qui erano spariti i merli e le finestrelle e le feritoie sotto gli intonaci e i muri della caserma.

Alla cinta difensiva s'attacca un altro fabbricato carico di soprastrutture ed aggiunte, che serba al pianterreno le prigioni, costruite al tempo dei Capitani provinciali austriaci nel sec. XVII. Sono cellette con poca luce che penetra da una inferriata sopra le grossissime porte, l'una accanto all'altra. Fu durante gli assaggi nei muri che si trovarono i pilastri che formano l'attuale porticato. Si lasciarono le pareti anteriori con le porte intatte, mentre si demolirono le pareti divisorie delle celle dove erano rinchiusi i pilastri, sì da rendere da un canto inalterato l'aspetto primitivo della prigione (alcune celle furono conservate del tutto), di ridare dall'altro la

impressione dell'ambiente nella sua fisionomia medioevale originaria.

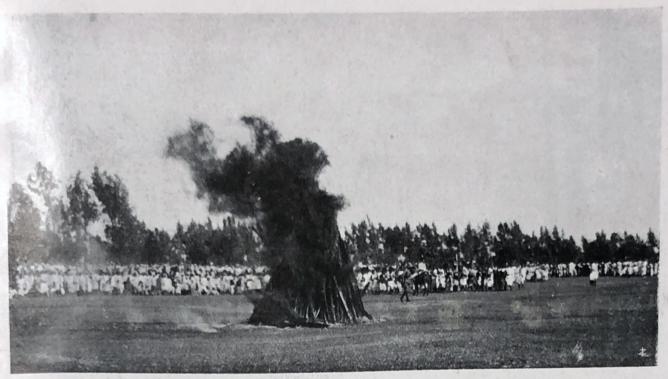
Molte altre scoperte ancora sono state fatte: un pozzo medioevale, un'altra torre verso Nord, fuori del complesso centrale, con l'antico portone d'accesso, scale, porte, finestre e via dicendo. Ed alle scoperte seguì tosto lo sgombero dei materiali, la copertura dei fabbricati, il consolidamento delle mura; ora si sta già ricostruendo parte della ossatura muraria. Ci si limita a ciò, fintanto che il progetto completo di ricostruzione non sia approvato. Perchè tale ricostruzione è delicatissima cosa, e difficile. Lascia aperte molte soluzioni; nè è possibile risolverla con un concetto premeditato.

GORIZIA. - CASTELLO. FACCIATA DELLA «PALAZZINA DEI CONTI» DOPO LA STONACATURA DEL MURO.

Ciò che è evidente fin d'ora è, che i nuovi elementi architettonici non permettono più la ricostruzione del Castello-caserma; bensì rendono necessaria una sua trasformazione che lasci seguire passo passo la sua genesi nella storia, chiarendone lo sviluppo architettonico.

Assurdo sarebbe peraltro voler rifare quello che più non è e non si sa come fosse; voler rialzare le torri, ricostruire i barbacani in legno, e demolire tutto quanto è aggiunta al nucleo originario. Se a qualche compromesso si giungerà, sarà l'eccezione per forza maggiore. Quando il Castello sarà ricostruito, esso potrà accogliere il Museo di storia ed arte della provincia e il Museo del Risorgimento: in un luogo suggestivo e superbo, per il ricordo delle battaglie combattute e vinte, per il teatro di guerra che di lassù si apre dal mare oltre il Carso e oltre il Collio su le Alpi Giulie.

GORIZIA. - CASTELLO. LE PRIGIONI.

ANTONIO MORASSI.

IL DAMERÀ IN FIAMME.

IL MASCAL
(LA FESTA DELLA CROCE ALL' ASMARA)

All'Asmara, nello scorso settembre.

Un piantone d'albergo entra nella mia stanza e consegna un biglietto del Governo.

Apro e leggo:

COMMISSARIATO REGIONALE DELL'HAMASIEN

Biglietto di accesso al recinto speciale nell'Ippodromo per la Festa del Mascal (Damerà e Gare).

Asmara, 24 settembre 1922.

Il Commissario Regionale
T. De Crescenzo.

Il Mascal: la festa della esaltazione della Croce, la grande solennità del popolo cofto abissino!

Quale ventura, per un viaggiatore europeo, il poter godere di questa suggestiva visione del mondo etiopico: primitivo, guerriero e tradizionalista; specie all'Asmara ove la festa delle feste è sostanzialmente riconosciuta dal Governo, che ne inquadra lo svolgimento in un ambito semi-ufficiale, e ne prende la direzione, aggiungendovi una nota gradevolmente mondana e permettendo che il suo svolgimento proceda nel modo più ordinato e grandioso!

Raccolgo le impressioni.

La festa ufficiale del Mascal si inizia e si svolge nella giornata del 27 settembre e termina con un ricevimento della Colonia italiana, nei ricchi saloni della residenza del Governatore.

Per il popolo — però — e per le truppe di

DEGIAC ARFI (DECORATO DI DUE MEDAGLIE AL VALORE ED ORNATA LA FRONTE DELLA CODA DI LEONE E DELLA FASCIA GIALLA) ASSISTE AL DAMERÀ.

UNA COMPAGNIA DI ASCARI PRONTA PER LA FANTASIA.

colore, il movimento ha principio la vigilia, e prosegue anche il giorno seguente alla solennità, fino a completo smaltimento delle moltissime sbornie, dovute agli eccessi ai quali i neri si abbandonano con entusiasmo.

La sera della vigilia, dunque, hanno luogo specie di fiaccolate, improntate a carattere quasi selvaggio, che finiscono in diaboliche danze. I villaggi degli indigeni e quelli delle truppe, il grande mercato, le vie e le piazze adiacenti, pullulano di popolo in baldoria, che passa quasi tutta la notte in banchetti, rallegrati da suoni, canti e balli.

Dall'alto del Forte Baldissera e dal poggio del Palazzo del Comando, nostri riflettori illuminano e scoprono, coi loro fasci di luce scrutatrice, questi baccanali, suscitando grida ed entusiasmo fra le popolazioni festanti.

Al mattino seguente la cittadina è preparata al grande avvenimento.

La conca verde dell'Ippodromo, incorniciata dal superbo sperone di monte del Forte Baldissera, si popola rapidamente di tutta una folla festante che, a piedi o con carrozzelle, avvolta in tele e sciamma bianchi, portati con una certa dignità ed eleganza, si reca ad assistere alla glorificazione del Mascal.

Su un lato dell'anello della pista prendono posto i reparti cofti delle truppe di colore, a piedi e a cavallo, che, nella circostanza, si adornano dei più vivaci ornamenti, e portano bandiere, lance, scimitarre smaglianti, scudi di ippopotamo o di metallo finemente lavorato, pugnali, armi da fuoco.

Sul lato del Tennis è innalzato un padiglione che ospita il Governatore, i funzionari e la piccola ma distinta Colonia metropolitana; mentre di fianco, in un recinto riservato, trovano posto i dignitari indigeni.

Questi ultimi formano un gruppo variopinto, a colori vivaci, dei più interessanti.

Sono capi bellissimi e fieri, coi loro pittoreschi costumi, colle camicie di seta a varii colori, coi lemt di pelle di leone, di leopardo o di velluto, ornati di artistici lavori di filigrana; alcuni con la fronte recinta di una coda di leone, in segno di aver vinto ed ucciso il re del deserto; o di un nastro giallo, per aver trionfato sull'elefante.

In mezzo al prato sta il Damerà.

Si tratta di una grande catasta di legna di euforbia, disposta a guisa di capanna, raccolta attorno ad un palo centrale, ed assicurata a mezzo di nastri rossi e bianchi.

Antichissima è la tradizione del Damerà. Alcuni la fanno risalire fino a S. Elena, che, a mezzo della direzione del fumo di un falò, avrebbe potuto trovare il Golgota e le Tre Croci.

La funzione s'inizia colla entrata in campo di tutto il Capitolo, in pompa magna, che spiega un lusso sfarzoso di turbanti, di cotte, di piviali in seta, di croci d'argento, di pastorali, di baldacchini rossi, violetti, verdi, con frange dorate.

Il parroco dell'Asmara si mette a capo dei preti e dei diaconi, vestiti in sacro, con croce, libro e turibolo, protetti da speciali ombrellini di seta azzurra a ricami argentei, ai quali i giovani che li reggono imprimono un movimento rotatorio continuo.

LA FANTASIA DEGLI ASCARI COFTI DAVANTI AL PADIGLIONE DEL GOVERNATORE (LO SEIN-BASCI DIRIGE A CAVALLO).

Essi avanzano lentamente, accompagnandosi colle mani, con la testa, con le gambe.

I preti cantano frammenti di salmi, e leggono brani che sembrano tratti dalla storia di S. Elena, di Costantino e di Eraclio.

Dopo queste letture piuttosto noiose, che durano quasi un'ora, un prete fa tre giri intorno al Damerà, incensandolo replicatamente, seguito da altri dignitari ecclesiastici, che ripetono tali giri cantando strofe.

Infine i sacerdoti iniziano l'accensione della catasta da tre o quattro parti, finchè dense nubi di fumo non indichino che la catasta stessa è completamente accesa.

Durante il falò (che non dura a lungo per la qualità della legna e per la sua stagionatura) entrano in campo cavalieri armati, che galoppano in un disordine pittoresco, emettendo grida, sparando colpi di fucile, roteando le scimitarre, facendo scintillare le lancie, sventolare gli sciamma, schermendosi con gli scudi, sfilando davanti al pubblico ed alle autorità. Entrano anche gruppi di ascari, che compiono la loro fantasia attorno alla catasta di fuoco, avvicinando le armi alle fiamme, quasi per dar loro il battesimo; mentre dei suonatori battono disperatamente sui negarit o dànno fiato con grande energia ai melechèt (specie di trombe consistenti in una lunga canna di bambù, spaccata longitudinalmente in diverse sezioni, tenute aderenti da un involucro di pelle, con bocchino e padiglione di zucca) che avendo una sola nota, finiscono collo straziare le

IL CAPITOLO (IL PARROCO DELL'ASMARA SI DISTINGUE PER IL GRANDE TURBANTE CHE PORTA).

VEDUTA D'INSIEME DELL'IPPODROMO DURANTE L'INCENDIO DEL DAMERÀ (A SINISTRA LO SPERONE DEL FORTE BALDISSERA).

orecchie anche più solidamente ribelli alle armonie musicali.

La scena è grandiosa ed interessante; ma il pubblico cofto continua a tenere d'occhio attentamente il Damerà, per vedere dove verrà a cadere il palo centrale, perchè la direzione così segnata indicherà il popolo con cui vi sarà guerra nell'annata, e, se il palo ripiegherà su sè stesso, sarà pace. — E l'oroscopo ha così voluto per questo Mascal.

Finita la funzione, il Governatore riceve l'omaggio dei dignitari locali, mentre — ciò che non guasta — la Colonia bianca viene regalata di colme guantiere di dolci e di bibite.

Nel pomeriggio la caratteristica di festa europeizzata si accentua colle gare, che conservano però sempre un alto interesse, per le fantasie eseguite dalle compagnie di ascari cofti, come quadro finale del programma.

Questa manifestazione guerresca, che in generale vuol rappresentare il trionfo delle armi nostre su predoni od altri nemici, quantunque resa un po' di maniera (la gara è a premi ed il canovaccio della fantasia viene, quindi, nei giorni precedenti, preparato dagli ufficiali di ciascuna compagnia concorrente) rimane, ad ogni modo, estremamente istruttiva, per studiare ed ammirare le caratteristiche eminentemente guerriere di quelle razze, per alcune delle quali perfino l'agricoltura e la pastorizia rappresentano occupazioni vili ed indegne.

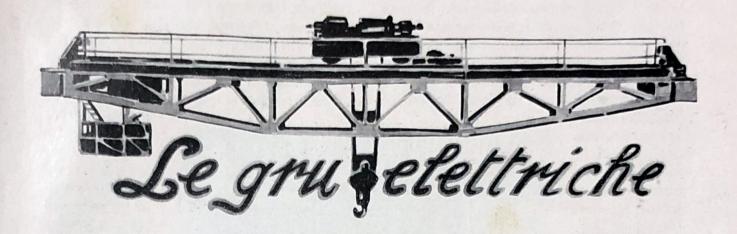
L'eccitamento di tutta la persona, durante l'intero periodo della fantasia, le contrazioni del viso, gli atteggiamenti fieri e mobilissimi, i contorcimenti felini, la voluttà degli spari, sembra che trasportino questi esseri, per natura guerrieri, nel regno della vera lotta cruenta, tanto che il fischio del Comandante (lo Sciù-basci) che ordina la fine della fantasia, deve essere accompagnato da una energica azione personale, verso quella massa di energumeni, per ottenere lo scopo.

***

Nell'insieme la festa del Mascal, nella graziosa capitale della nostra Colonia, rappresenta una grande visione dell'ambiente etiopico, che è assai difficile immaginare con una semplice descrizione e dimenticare dopo goduta.

Essa avviene nel periodo nel quale a Massaua, a Gibuti, ad Aden, a Bèrbera, ad Hodeida, il sole equatoriale e l'umidità marina rendono la vita estremamente penosa, mentre sull'altipiano, e specialmente all'Asmara, le piogge hanno prodotto una benefica mitigazione del caldo, già limitato dalla altimetria (m. 2350 circa) fino a rendere necessario qualche riguardo dal freddo delle notti.

È quindi da augurare che, migliorate le condizioni alberghiere locali, facilitate alcune comunicazioni turistiche (ad esempio quelle col suggestivo bassopiano di Agordat e colla zona di Senafè) sviluppata una giusta azione di rèclame, intesa a mettere in valore, anche come stazione estiva, la cittadina di Asmara (specialmente nei riguardi della zona del torrido Mar Rosso) l'attuale modesto movimento di forestieri e di turisti, che fuggono quelle città marine infuocate, per cercare un benefico ristoro, abbia a svilupparsi, fino a diventare fonte apprezzabile di utilità; anche perchè poche zone dell'Africa orientale superiore possono vantare variate e notevoli bellezze di altipiani, come la nostra Colonia.

Ing. ENRICO MELLINI.

Il viaggiatore che ammira i grandiosi monumenti di epoche remote, i quali ancor oggi resistono a tutte le vicende, non può a meno di domandarsi come si son potute manovrare le enormi masse di pietra coi mezzi primitivi allora disponibili. Non esistevano infatti macchine azionate dal vapore o dai moderni carburanti o dall'elettricità e nemmeno si potevano utilizzare le forze idrauliche per mancanza di adeguati mezzi di trasmissione.

Anche i quadrupedi, applicati alle funi o ai rozzi argani di quei tempi, non davano buon affidamento per la difficoltà di ottenere sforzi simultanei quando erano attaccati in numero rilevante. Coi secoli si ebbe un lento progresso negli apparecchi di sollevamento, tanto che, ancora ai tempi di Roma, si costruivano terrapieni tutt'intorno all'edificio da innalzare e anche nell'interno di esso per procurare un sostegno ai pezzi da collocare in opera.

Il profilo dei terrapieni era generalmente a piano inclinato; i pezzi si facevano salire con l'ausilio dei rulli o rotolare essi stessi, come nel caso delle colonne, e poi erano calati nel loro posto definitivo con opportune attenzioni. I terrapieni salivano col progredire della costruzione cosicchè, alla fine, il monumento si trovava interrato e richiedeva un importante lavoro di sterro per poi apparire maestoso.

Le manovre faticosissime e pericolose erano eseguite da lunghe file di schiavi, molti dei quali soccombevano nei frequenti « infortuni sul lavoro ».

FIG. I. - TRE TIPI NORMALI DI GANCI DA 1, 10 E 100 TONN.

Non mancarono i forti ingegni che vollero migliorare gli apparecchi di sollevamento, sempre però con scarsi risultati, finchè l'arte metallurgica permise di arrivare alle Gru totalmente metalliche. I robusti ingranaggi, i perni scorrevoli entro cuscinetti lubrificati, i potenti mezzi di ancoraggio al terreno, le funi metalliche e le catene moderne ci diedero macchine ben diverse da quelle di una volta. Rimaneva però un limite alle applicazioni dovuto alla forza motrice, che era quella del-

l'uomo. Con l'impiego delle macchine a vapore si ebbe un vero salto nel progresso delle Gru e un altro salto, ancor più notevole e recente, con l'uso dell'elettricità. Il vapore richiedeva pur sempre macchine ingombranti e bisognose di molte cure: il governo del fuoco, la lubrificazione degli organi in moto, il rifornimento d'acqua e di combustibile, ecc. L'elettricità invece permette l'impiego di motori poco ingombranti e silenziosi o quasi; prontissimi all'avviamento e all'arresto e, per conseguenza, sollevamento di grandi pesi ed ampio spostamento di essi, verticalmente ed orizzontalmente, con la mano d'opera necessaria ridotta al minimo.

FIG. 2. - GRU A PONTE SCORREVOLE CON APPARECCHIO SPECIALE PER IL TRASPORTO DI RECIPIENTI RIPIENI DI ROTTAMI.
Portata kg. 8000. - Luce 30 metri.

Le Gru hanno dimensioni limitate per piccoli carichi e piccoli spostamenti, ma diventano grandiose col crescere della portata e dell'estensione del trasporto. Le membrature sono di ferro, che permette la massima utilizzazione del materiale con l'assumere forme adatte agli sforzi nonchè rapida costruzione delle parti e messa in opera.

Venendo senz'altro ad una descrizione rapidissima dei tipi più in uso, ricordiamo anzitutto le *Gru a ponte scorrevole*, molto usate negli stabilimenti metallurgici, tanto in locali coperti quanto all'esterno di essi.

Si tratta di un vero ponte in ferro (fig. 2), più o meno robusto a seconda della sua lunghezza e del carico da sollevare. Scorre con quattro ruote, due per ciascuna delle sue estremità, sopra le rotaie sottostanti ed è quindi spostabile per tutta la lunghezza di esse, parallelamente a se stesso. I fili che costituiscono la linea elettrica alimentatrice sono tesi da un lato del ponte: un trolley, analogo a quello dei trams, trasmette la corrente ai motori che sono almeno tre.

Uno serve per la traslazione del ponte e ne muove le ruote con opportuna trasmissione che riduce la velocità (1); l'altro si trova sul carrello-argano per spostarlo lungo il ponte; il terzo si trova pure sul carrello-argano e provvede al sollevamento dei carichi. Si hanno quindi tre movimenti per l'oggetto che si trasporta: due orizzontali (traslazione del ponte sulle rotaie e del carrello-argano sul ponte) e uno verticale (corsa del gancio o d'altro organo che sostiene il carico). Tutti e tre i movimenti sono tra loro perpendicolari.

Il gancio è attaccato a fune flessibilissima di acciaio o a catena calibrata che si avvolgono su apposito tamburo dell'argano. Il motore che solleva il peso è, di solito, il più potente, ma il movimento è anche il più lento per non consumare soverchia energia; meno potente è il motore che muove il ponte, poichè ha da vincere soltanto gli attriti dovuti al peso che grava sui perni delle ruote e sulle rotaie; ancor meno potente è il motore che comanda la traslazione del carro-argano perchè le analoghe resistenze d'attrito sono ancora minori.

---

(1) I motori elettrici sono molto veloci, perciò occorrono ingranaggi che trasmettano una velocità ridotta alle ruote del ponte, affinchè non corra eccessivamente. Di solito la sua velocità è di circa un metro al secondo.

I comandi dei tre movimenti si trovano in una cabina all'estremo del ponte ove risiede il manovratore; egli vede quanto avviene sotto la Gru, la porta dove si effettua il carico e lo scarico, avvertendo del suo passaggio gli operai sottostanti mediante il suono di una cornetta o d'una campana a pedale simile a quella dei trams cittadini. Non mancano i freni, tra i quali è notevole quello automatico ed elettromagnetico che arresta la salita del gancio allorchè perviene al limite della sua corsa, anche se il manovratore si dimenticasse di comandarne la fermata.

Il gancio può essere di varia forma, semplice o doppio (figura 1); a volte è sostituito da elettromagneti, quando si tratta di spostare masse di rottami, pacchi di lamiere e via dicendo, o da appositi telai che sollevano vagoncini, casse ripiene di materiali varii, ecc. (fig. 2).

FIG. 3. - GRU A BANDIERA NEI CANTIERI NAVALI DI PALERMO. (Portata fino a kg. 5000. - Sbraccio fino a m. 33). È munita di 3 motori, 1 per il sollevamento alle estremità ove è il contrappeso, 1 per la rotazione e 1 per la traslazione del carrello verso il pilone centrale.

Talvolta si hanno due carrelli-argano e quindi due ganci per sollevare pezzi assai lunghi, oppure di peso molto diverso (per esempio 5 e 25 tonn.).

Un tipo di Gru che assume dimensioni gigantesche e l'aspetto di costruzione ardita è quello *a bandiera* caratteristico dei cantieri navali (fig. 3). Un robusto pilone, vera torre in ferro, sostiene il ponte girevole che si profila a doppio sbalzo. Da un lato scorre il carro-argano con fune e gancio, dall'altro si trova l'indispensabile contrappeso che deve equilibrare il carico. Le fondazioni, che sono di capitale importanza per la stabilità dell'impianto, richiedono studi diligenti che portano a lavori spesso veramente geniali.

La fig. 5 mostra appunto una di tali Gru, che permette il sollevamento di pezzi più pesanti necessari alla costruzione di due navi.

Un tipo di Gru elettrica che si diffonde molto, con ufficio analogo di quelle a ponte scorrevole e con dimensioni quasi sempre grandi è la *Gru a cavalletto scorrevole.*

Ove non si hanno muri nè sostegni consimili per le rotaie che costituiscono il piano di scorrimento del ponte, si utilizza il terreno per appoggiarle. Il ponte è sostenuto da stilate a due gambe, in ferri profilati e montati a traliccio, congiunte in basso con una trave orizzontale che porta le ruote. In tal modo il ponte può traslarsi, mentre è percorso in tutta la sua lunghezza dal solito carro-argano.

Codesto tipo di Gru si trova nei grandi stabilimenti, all'aperto, per rifornire i depositi scoperti di materiali metallici e di legname e poi alimentarne le officine.

Ma si trova spesso lungo i corsi d'acqua e mette in comunicazione, per così dire, le barche coi treni ferroviari o con gli stabilimenti.

La doppia stilata d'appoggio permette una grande lunghezza del ponte, senza bisogno d'irrobustirlo soverchiamente.

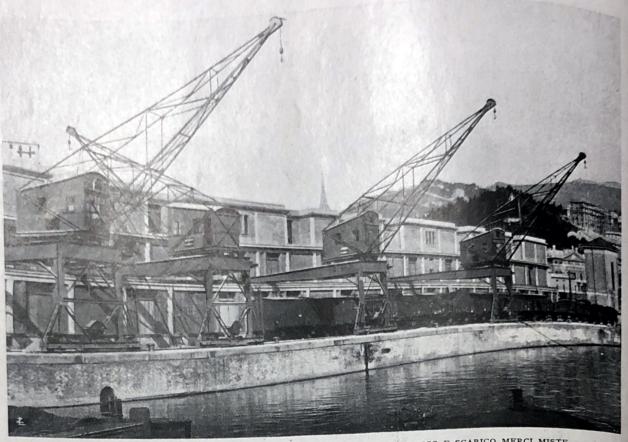



FIG. 4. - GRU A CAVALLETTO ZOPPO NEL PORTO DI GENOVA PER CARICO E SCARICO MERCI MISTE. Portata kg. 1500. - Sbraccio m. 13.

L'aspetto varia di molto a seconda del lavoro: è caratteristico il tipo della fig. 6, poco ingombrante, ma estremamente forte, dato l'enorme peso che deve portare, sia pure con spostamenti limitati nel senso verticale.

Nè vogliamo dimenticare un tipo derivato, più semplice, a cavalletto fisso, che compie un ufficio molto importante: si tratta della cosiddetta *capra* che solleva le rampe d'accesso ai *ferry-boats* dello Stretto di Messina. Mediante il suo sollevamento, le rotaie delle rampe si portano a preciso contatto con quelle dei *ferry-boats* e i vagoni ferroviari possono essere imbarcati per la traversata dello Stretto o sbarcati per proseguire sulla linea. Altro gruppo importante è quello delle *Gru da porto,* del tipo girevole a forte sbraccio (fig. 4), cioè col carico lontano dall'asse di rotazione.

FIG. 5. - GRU GIREVOLE A TORRE IN UN CANTIERE NAVALE DI SPEZIA, FRA DUE NAVI IN COSTRUZIONE.

Diverse per dimensioni e potenzialità di sollevamento (tra esse si trovano talune così potenti da sollevare intere locomotive ferroviarie) si aggrappano anche con mezzi diversi a banchine, a galleggianti, sovente su rotaie come le Gru a cavalletto, provviste di organi diversi per la presa del materiale (gancio, benna, cassoni vari).

Si può dire che ormai le Gru sono diventate un completa-

FIG. 6. - GRU A CAVALLETTO SCORREVOLE PER TRASPORTO BLOCCHI DELL'ENORME PESO DI KG. 220.000 AL PORTO DI GENOVA.

mento del paesaggio ove si trovano industrie e commerci: nelle valli, nei porti, nelle città, lungo le ferrovie.

E l'esperienza ha dimostrato non solo la opportunità e il tornaconto di metterle in opera, ma molto spesso le ha riconosciute indispensabili.

Basta infatti pensare alle difficoltà, alla numerosa manovalanza necessaria e ai pericoli del trasporto di grossi pezzi nei locali ingombrati degli stabilimenti per riconoscere l'importanza di un mezzo di trasporto docile, celere e sicuro quale la Gru elettrica.

Gli industriali hanno potuto convincersene rapidamente e non rinunciano quindi all'acquisto, malgrado la forte spesa; infatti le Gru arrivano facilmente al peso di parecchie tonnellate e il costo sale necessariamente a diecine e centinaia di migliaia di lire. Ma esse hanno lunga durata e possono dare un lavoro continuo poco costoso; donde il rapido ammortamento della spesa d'acquisto e di impianto. La nostra industria ha grandi benemerenze in questo campo, che prima era sfruttato esclusivamente dagli stranieri. Essa ha saputo emanciparsi completamente, raggiungendo splendidi risultati.

Ha formato progettisti tanto per la parte elettrica, quanto per quella meccanica; ha perfezionato la lavorazione ed addestrato maestranze per la messa in opera.

Questo abbiamo voluto ricordare, perchè si tratta di lavori complessi che richiedono una pratica speciale ed accorgimenti di circostanza, mentre tutto ciò sfugge sovente a chi viaggia e si trova a passare presso le Gru. Le illustrazioni che riportiamo dànno alcuni esempi di cotali macchine costruite e funzionanti in Italia.

Auguriamoci che, per la prosperità del nostro Paese, esse abbiano a funzionare sempre e con grande intensità.

Se poi cresceranno di numero, porteranno un nuovo contributo di progresso e un aumento di ricchezza.

Ing. ANGELO ALPE.

LA RADA DI TRIESTE. SUL FONDO L'ORLO DELL'ALTOPIANO SU CUI GIACE LIPIZZA.

QUESTA *Rivista,* esponente mirabile del moto e della vita, per il secolo in cui vive, non può e del resto non deve che particolarmente illustrare ed esaltare il cavallo dinamico nelle sue infinite e sorprendenti applicazioni, accontentandosi di lasciare al povero cavallo di carne ed ossa il vanto, che non è poca cosa, di prestare il proprio nome per misurare la potenza dei motori. Il turista è ormai ridotto a pensare al cavallo quando perde il treno o quando una fastidiosa *panne* lo rende immobile ed avvilito. Solo lo sport ippico vive e la sua passione vivrà nei secoli, per quel senso di soddisfazione che dà l'ardimento e il dominio sopra un essere vivente ridotto all'obbedienza, alla disciplina della volontà dell'uomo e per l'interesse che il cavallo desta al salto e nella corsa la quale non è matematicamente regolata dal motore. Forse nel vecchio adagio: *uomo a cavallo sepoltura aperta* è gran parte del fascino della passione ippica, anche se fosse facile dimostrare che l'automobilismo miete maggiori vittime!

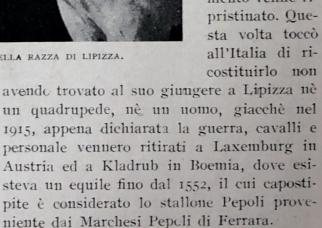
Non è però mia intenzione tessere qui la difesa del cavallo: esso ha troppe glorie, troppa storia, è sorgente di troppe utilità economiche, ed è troppo caro e necessario al turismo nelle campagne senza strade, per meritare una difesa che io non sentirei di potere degnamente fare. Mio desiderio, che sento come un dovere, è quello di far conoscere anche agli italiani profani dell'ippologia, una razza cavallina di fama europea che ci è venuta dopo la guerra, e formò per tre secoli l'orgoglio di Casa d'Austria, una razza che prende il nome da una piccola borgata, Lipizza, a quindici chilometri da Trieste sulla via che porta a Corgnale, poco lungi dal bivio per Fiume.

Chi sale da Trieste per la magnifica strada sotto il Monte Spaccato, dopo avere ammirato il grande golfo, dalla punta di Salvore fino a Grado, e la bella città con le sue calate e le sue dighe, appena s'interna e perde la vista del mare, entra in pieno nel roccioso e brullo Carso triestino per giungere a Basovizza; dopo un paio di chilometri, dalla strada si stacca a sinistra un bel viale privato, carrozzabile, coperto da alberi secolari che porta a Lipizza, nome che forse deriva dallo sloveno Lipa, cioè tiglio. È questo il nome dato ad una tenuta che misura 310 ettari, a 401 metri sul mare, tutta cintata a muro, ridotta a pascolo e a boschi, che costituisce una vera oasi nel deserto Carsico. È in questa tenuta ridente, popolata di querce, che ha la sua sede principale l'allevamento di questa razza di cavalli, caratteristica, dal mantello bianco. Essa faceva parte dei beni della Corona Austriaca ed il personale dipendeva direttamente dalla Amministrazio-

ne della Corte Imperiale di Vienna e precisamente dalla Direzione delle scuderie Imperiali. Al centro della tenuta sorgono i fabbricati destinati all'allevamento, costituiti da una scuderia longitudinale con 10 vasti *boxes* per gli stalloni, da un maneggio coperto circondato da scuderie dalla capacità di 150 posti, adibiti al ricovero delle fattrici, da un grande capannone per i polledri, e dalle abitazioni del direttore e dei palafrenieri che erano prima della guerra circa 40, in gran parte slavi reclutati sul posto. Vi sono inoltre belle vasche di cemento che raccolgono l'acqua piovana per la abbeverata. Tutti locali puliti, ben costruiti, che fanno invidia! Da questa tenuta si calcola di potere annualmente ricavare 1400 quintali di fieno. Ma a Casa d'Austria non parve sufficiente questa proprietà per un razionale allevamento e nel 1722 pensò di annettere a Lipizza un'altra ben più vasta tenuta, comperandola dai frati Cistercensi, quella di Prestanego a circa 35 chilometri di distanza, nei pressi di Postumia, dove si mandavano i polledri, slattati a cinque mesi, al pascolo.

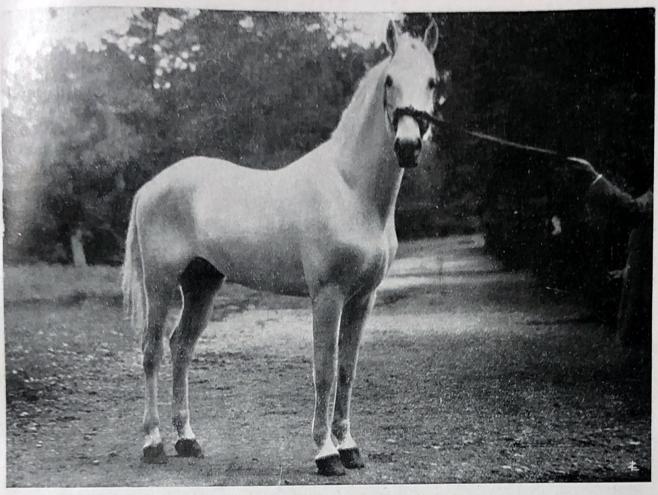
UN SUPERBO STALLONE DELLA RAZZA DI LIPIZZA.

Questa seconda località misura 2000 ettari ed è a 541 metri sul mare. Possiede cinque scuderie con capannoni per il ricovero dei quadrupedi, perchè i polledri venivano lasciati liberi, allo stato brado, solo ricoverati la notte e quando soffia la bora, che raggiunge in quella località le maggiori velocità di vento. Qui il terreno è più ondulato, con boschi di pini fra le rocce, ma data l'estensione, produce annualmente da 6 a 7 mila quintali di fieno all'anno di eccellente qualità, per modo da superare il fabbisogno dell'allevamento. Questi pochi dati dànno subito l'idea dell'importanza, diremo in gergo industriale, dell'impianto, le cui origini risalgono al 1580 quando l'Arciduca Carlo, terzo figlio dell'Imperatore Ferdinando I, pose a Lipizza le fondamenta di questo *Haras*, che poi fu ininterrottamente conservato e sempre accresciuto, comperandolo dal Vescovo di Trieste, Nicolò de Coret, per 50 fiorini l'anno.

Infatti se le guerre Napoleoniche, che conquistarono quel territorio, indussero l'Austria a ritirare i cavalli all'interno, tanto dopo Campoformio, quanto dopo il 1815, l'allevamento venne ripristinato. Questa volta toccò all'Italia di ricostituirlo non avendo trovato al suo giungere a Lipizza nè un quadrupede, nè un uomo, giacchè nel 1915, appena dichiarata la guerra, cavalli e personale vennero ritirati a Laxemburg in Austria ed a Kladrub in Boemia, dove esisteva un equile fino dal 1552, il cui capostipite è considerato lo stallone Pepoli proveniente dai Marchesi Pepoli di Ferrara.

Che cosa è il cavallo Lipizzano?

È noto anche ai profani che il cavallo ha valore in ragione della sua genealogia e nessun Almanacco di Gotha può stare per fedeltà di discendenza, per precisione di dati a

CAVALLE E PULEDRI NELLE SCUDERIE DI LIPIZZA.

pari degli *stud-books* (registri di allevamento). I registri genealogici del primo secolo d'esistenza della razza andarono distrutti da un incendio, ma è accertato che le prime fattrici della fine del secolo XVI, furono scelte nella regione carsica e nel Polesine avendo fino d'allora buona fama per vigoria, resistenza e buon carattere, mentre i primi stalloni vennero importati dalla Spagna e precisamente dalla Andalusia, prodotti da cavalle spagnuole incrociate con stalloni arabi. Infatti il libro del 1701, il primo che si possiede, nota l'arrivo del cavallo spagnolo Cordova, ed il suo nome prova la sua origine. Anche lo stallone Lipp della Razza del Generale Portoghese Principe di Lippe Borkemburg, acquistato nel 1717, si ritiene non appartenesse alla Razza danese, ma provenisse da pura Razza spagnola, la migliore allora esistente in Europa. I suoi numerosi discendenti furono ricercati per la durata di un secolo e figurano negli allevamenti dei Conte Karoli ed Esterhazy in Ungheria. Col deperire degli allevamenti spagnuoli, risulta che alla fine del secolo XVIII vennero importati lo stallone Pluto dalla Danimarca, Napolitano e Conversano dalla Campania e Maestoso e Favory dalla Boemia di pura Razza spagnola, e questi nomi si ripetono negli stalloni attualmente esistenti. I registri ricordano anche l'acquisto dello stallone « Toscanello » a Pisa nel 1771, dove questi cavalli spagnoli erano allevati all'imboccatura del Fiume Arno allo stato mezzo selvatico. In seguito vennero adibiti alla riproduzione, stalloni nati ed allevati nella Razza stessa e stalloni arabi e si può dire che l'attuale cavallo Lipizzano è forse l'unico che conservi la forma e le qualità dell'antico cavallo spagnolo napoletano. È superbo per portamento estetico e particolarmente indicato come carrozziere e da sella. Dal mantello bianco o grigio, con bella criniera, dalla coda bene attaccata e durante il movimento tenuta alta e sollevata, dal collo robusto portato di solito ben arcuato con la testa piccola, la fronte larga e l'occhio vivace e sporgente, dall'altezza di circa m. 1.55, si presenta colla signorilità, colla nobiltà di un cavallo di classe. Alla sua vivacità è congiunta una grande

UNO STALLONE DI LIPIZZA.

docilità e perciò rivela speciali attitudini all'addestramento, come lo dimostra la presenza di esso fino dal secolo XVI nei tornei e nei numeri più acclamati dei circhi equestri. Era infatti di questa Razza il «cavallo dell'Imperatrice», come lo chiamava su i manifesti di Vienna il circo Equestre Renz, perchè donato dalla Imperatrice Elisabetta ad una domatrice di quel circo, togliendolo dalle scuderie imperiali. Erano i cavalli prediletti di Elisabetta d'Asburgo ed una cronaca del secolo scorso dice che le scuderie imperiali ne possedevano un centinaio di puro sangue spagnolo dal portamento quanto mai estetico e dal mantello che sembrava coperto da una polvere d'argento. Anche «Cerbero», il cavallo di cui si servì l'Imperatore in occasione della incoronazione a Re d'Ungheria, era un lipizzano, discendente da «Maestoso». Cavalli Lipizzani erano quelli che la Corte attaccava sotto i suoi equipaggi e si ricorda che la vettura dell'incoronazione, ornata di dipinti di Rubens, era trainata da otto cavalli bianchi. Da Lipizza, i giovani stalloni di quattro anni venivano infatti mandati a Vienna, alla Scuola Spagnola di Equitazione, fatta costruire da Carlo VI in una delle ali della Hofburg dal celebre architetto Fischer von Erlak. Quella Scuola era come un Istituto di selezione per la scelta di questi stalloni, sui quali si può dire aveva la esclusiva precettazione e certamente ad essa si deve in gran parte la grande passione dei viennesi per i cavalli. Città aristocratica, ricordava il detto di Rousseau: *toute noblesse vient du cheval* e quando i viennesi vedevano per le strade il padre della Principessa di Metternich guidare i suoi quattro Lipizzani, dicevano che pareva un *cocchiere di nascita* il quale avrebbe saputo far girare la sua vettura attorno ad uno scudo di cinque lire. Era l'epoca nella quale il commediografo Bauertè scriveva il *Cocchiere marchese* e nella quale un francese, ed è tutto dire, non si peritava di scrivere che in un'ora una vettura viennese faceva sei volte la strada di una vettura parigina. Del resto anche in questi anni di decadenza, la vettura pubblica che si rispetta, a Vienna, è di due cavalli, ultima costumanza di una passione ippica e di un fasto che furono!

Questa fama imperiale dei Lipizzani ha fat-

to credere a molti che essi non potessero essere utilmente usati che a servizi di lusso e da parata, mentre invece per la loro robusta struttura vengono impiegati con ottimi risultati per il servizio di trasporti e per i lavori agricoli, come è dato facilmente vedere sul carso triestino. Si racconta anzi, come due scarti lipizzani acquistati all'incanto, dopo avere prestato servizio quotidiano di posta per venti anni ed aver sostenuto dure fatiche durante la guerra del 1815, percorressero il tratto Sevana-Prevallo (circa 22 km.) senza bisogno di essere spinti, in meno di un'ora. Questi cavalli furono i padri delle razze Fogaras in Ungheria, dove si allevano i migliori riproduttori del cavallo da sella e da tiro rapido leggero.

Scoppiata l'ultima guerra, l'allevamento di Lipizza venne ritirato, come dissi, nell'interno dell'Impero, portando via cavalli, palafrenieri, mappe, libri dell'allevamento, tutto, organizzati a questo esodo dai parecchi precedentemente fatti in ogni guerra che minacciava l'invasione; furono questi viaggi sempre disastrosi per la razza, data la differenza del clima e dell'ambiente delle nuove località scelte che dimostrano quanto mai fosse adatta Lipizza all'allevamento, dove si ebbe negli ultimi dieci anni una media di natività del 78 % all'anno, mentre a Laxemburg scese ad una dozzina. L'Italia potè però ancora rintracciare questi cavalli perchè il giovane ed ultimo Imperatore non pensò di fare come quel Grande Elettore d'Assia, che vistosi il Ducato invaso dai Prussiani, regalò all'Imperatore d'Austria 12 stalloni di una sua razza equina, dal mantello color carne, coll'obbligo che finissero con lui, ed a ciò provvide ammazzando le giumente! Una nostra commissione governativa infatti si recò, subito dopo l'armistizio, in Austria a cercare i Lipizzani che portavano marcata a fuoco la lettera *L* sulla ganascia sinistra e dopo parecchie vicende, perchè dispersi e nascosti qua e là, riuscì a ricuperare ben 109 capi cavallini.

Oggi la razza equina è riunita tutta nella tenuta di Lipizza e si compone di N. 46 fattrici, 3 stalloni e 83 polledri di cui 38 maschi e 45 femmine; in totale 132. Dei puledri maschi, nati nel 1918 e nel 1919, 7 furono acquistati dal Ministero di Agricoltura, per essere destinati al Deposito stalloni di Ferrara e 2 saranno venduti a privati allevatori; delle femmine, 8 saranno destinate come fattrici.

I tre stalloni provenienti dalla razza Lipizzana sono: Pluto-Statina III, nato nel 1901, discendente dal Pluto, introdotto dalla Danimarca nel 1770; Conversano-Austria, nato nel 1918, discendente da uno stallone introdotto dal Napoletano nel 1774, acquistato a quell'epoca dal Principe Kaunitz e Napoletano-Allotria, nato nel 1914 la cui genealogia risale al 1790. Vi esistono pure i discendenti di Siglavy, di pura discendenza araba, stallone acquistato nel 1816, che sono ormai gli unici al mondo.

Gli stalloni vengono a Lipizza tenuti in *boxes* e passeggiati ogni giorno, mentre le gestanti vengono tenute in scuderie spaziose e ventilate. Nel mese di maggio di regola si dà principio al pascolo, che si fa al mattino di solito fino alle ore 11; dopo rientrano e consumano la seconda razione di avena e vengono posti nei *paddoks* fino verso le ore 16 per essere poi rimandati al pascolo. Rientrati, ricevono la terza porzione di avena ed un po' di fieno per la notte. La stagione di monta comincia a novembre e termina a maggio; i puledri allattano fino a cinque mesi e poi in passato venivano mandati al pascolo a Prestanego e, giunti al 3° anno, venivano ritirati a Lipizza, addestrati alla sella ed attaccati, per essere l'anno successivo mandati alla scuola Spagnola di Vienna a completarvi l'istruzione. I cavalli Lipizzani raggiungono il loro completo sviluppo al sesto o settimo anno e possono campare in piena vigoria fino a 25 o 30 anni.

Questa è la vita dei bianchi Lipizzani, che però non nascono bianchi, e la visita a quell'equile dà una vera soddisfazione, un vero compiacimento estetico. Lo scorso anno si recò a Lipizza la Principessa Iolanda e vi si indugiò a lungo mostrando vivo interessamento, riempiendo di stupore quel bravo direttore, per la competenza dimostrata e per le peculiari cognizioni ippiche manifestate nella visita. Fu in quell'occasione che si fecero queste fotografie, favoritemi dall'Ente nazionale per le Industrie Turistiche che in tal modo mi ha dato occasione di far conoscere la splendida razza, come il Ministero della Guerra, dal quale ora dipende l'allevamento, mi fu prodigo di notizie.

Non debbo anzi finire senza ricordare le benemerenze del nostro Ispettorato Ippico e

I BEI QUERCETI DI LIPIZZA, MIRACOLO DI VEGETAZIONE NEL BRULLO CARSO.

del Consiglio Ippico che, non senza contrasti, riuscirono a ricostituire l'equile trisecolare del quale fu tra gli altri strenuo sostenitore il Generale Airoldi di Robbiate che in una sua relazione al nostro governo così parlava di questi prodotti equini:

« Il cavallo lipizzano non può essere discusso — s'impone per i risultati ottenuti in Austria ed in Ungheria per secoli di esperienza — s'impone per le pure correnti di quel sangue arabo, che più o meno direttamente fu il rigeneratore delle razze da tiro leggero rapido e da sella dei varî continenti — correnti di sangue, che importate in Andalusia nei secoli decorsi, acclimatate e continuamente rinfrescate hanno generato l'attuale lipizzano, destinato alla produzione del cavallo da tiro leggero rapido ed anche da sella.

» Alle qualità di solidità, di resistenza, di sobrietà del cavallo lipizzano bisogna credere, perchè l'esperienza le ha dimostrate in modo inconfutabile, e se le forme esterne di questi quadrupedi non sempre si confanno all'ideale delle conformazioni desiderate dagli ippologhi teorici, ciò non deve impedire che si adibiscano alla riproduzione nei nostri paesi, giacchè gli esperimenti non potranno avere che esito favorevole ».

ITALO BONARDI.

VEDUTA DI MONTE OLIVETO E DELLE « CRETE » SENESI. (fot. Alinari)

COSE E LUOGHI DI TOSCANA

MONTEOLIVETO MAGGIORE

Mentre il nuovo volume della Guida dell'Italia Centrale *sta per essere diffuso fra i Soci del Touring, ecco, nella dotta illustrazione di* Luigi Dami, *una delle molte meraviglie che quel volume renderà note a un più vasto pubblico di turisti.*

CHE il lettore osservi un po' attentamente la veduta panoramica di Monteoliveto Maggiore: anche dalla sola riproduzione egli trarrà una visione suggestiva del luogo.

Siamo in quel corridoio di terra che riman preso, presso a poco da settentrione a mezzogiorno, tra la valle dell'Alto Ombrone grossetano e la Valle dell'Asso suo affluente. Vi siamo quasi nel mezzo. Asciano a nord sulla linea ferroviaria Empoli-Chiusi, collega mediocremente questa terra sconsolata col mondo dei viventi; a sud Montalcino barra dalla sua altura l'orizzonte. A oriente è San Giovanni d'Asso, che di vivo sembra non serbi più se non una imponente memoria: la *grancia* trecentesca dell'ospedale di Siena; a occidente Buonconvento dove nel 1313 morì Arrigo VII in marcia su Roma, e con lui, definitivamente, il gran sogno medioevale del Sacro Romano Impero Germanico. Siamo nelle *crete* di Siena.

Paese di cenere e di aridità. Le meravigliose mitologie della scienza ci dicono che questo è un fondo di mare rasciugato. E di fatti vi si vedono incrostate di continuo conchiglie marine. Ma la sua bellezza maggiore sono i suoi colori e la sua desolazione.

Immaginate un pianoro, a perdita d'occhio, ondeggiato in un perpetuo ànsimo di

dune, di gobbe, di cumuli irregolari; rotto da aspre solcature e da valloncelli rovinosi; che a ogni stagione di pioggia si stria e si consuma sempre più dietro gli scoli delle acque rodenti, e a ogni giornata di sole si cretta e si spacca di mille crepacci riarsi e assetati. Immaginatelo di un colore generale grigio azzurrognolo che è il colore della sua creta: ma a tratti acceso o rischiarato d'altre tinte, che non sono mai quelle della terra bruna, grassa, ferace, che ci nutrisce e che noi amiamo.

Massi calcarei affiorano di tanto in tanto più turchinicci con le loro venature candide di materia cristallina; il tufo arenoso vi mette chiazze di color lionato o rossigno; sedimenti ghiaiosi vi splendono in larghe biancane; a tratti lo incrostano panconi di travertino che ha pietrificato in quelle sue concrezioni spugnose dove ancora le puliche di sfiato sono aperte, il suo travaglio di formazione.

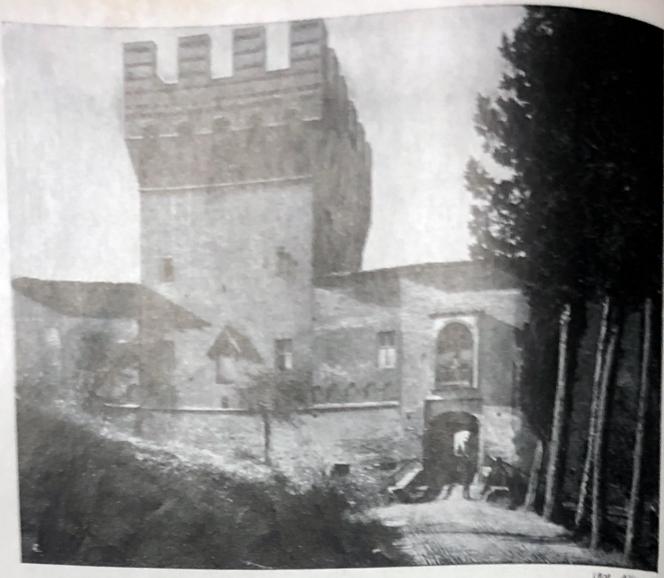
Da luglio, segato il grano misero, fino al mese di ottobre le gobbe e le dune sono rase e calve. L'uomo eroico insiste nel trarre da quel suolo ostile quel poco di nutrimento che esso non gli vorrebbe dare. Di suo darebbe solo ciuffi di scope e di ginestre; e le gramigne selvatiche e tenaci più dell'uomo a vivere dove la vita non pare possibile, che le pecore strappano a filo a filo avidamente e tramutano in un latte ricco e saporito. Qua e là son gruppi di lecci o gruppi di cipressi che in qualsiasi stento di vegetazione mantengono la nobiltà della loro sagoma stilizzata e succinta. E piantate di olivi, che magri, storti e pallidi come sono, sembrano il naturale e spontaneo prodotto di quel suolo.

Sui rialzi maggiori campanili memori ancora di vescovi-principi, e castelli che ricordano i conti della Scialenga si guardano da secoli in silenzio e in lontananza. Le casupole non frequenti, e abbarbicate con sforzo, sembra, su quel terreno agitato, hanno accanto la bella forma monumentale del pagliaio biondo. E in qualche vallone più deserto qualche scaturigine di acque acidule e sulfuree rivela il processo ininterrotto di decomposizioni e ricomposizioni delle materie nel seno della terra.

(fot. Alinari)

L'ABSIDE DELLA CHIESA E IL CAMPANILE.

⁂

In questo paese d'anacoreti, sul poggio detto di Accona, si ritirò a penitenza nel 1313 Giovanni Tolomei, nella cui famiglia doveva essere ancor fresco il ricordo della tragedia di Pia. Aveva trentacinque anni: era dottore *in utroque jure*, e cavaliere dagli sproni d'oro investito da Rodolfo I d'Asburgo. Gli furono compagni nell'eremitaggio, dove egli aveva già trascorso giornate di splendide cacce, altri due nobili senesi: Patrizio Patrizi e Ambrogio Piccolomini. Cambiò la faccia del luogo e il nome a sè stesso. Egli fu Bernardo e di lì a non molto beato. Il luogo, dalle prime coltivazioni impiantate, si disse Monte Uliveto. Il Beato morì, con ottanta suoi monaci, assistendo gli appestati nel famoso flagello del 1348.

LA TORRE CHE GUARDA L'ACCESSO. (fot. Alinari)

SODOMA: FLORENZO MANDA MALE FEMMINE AL MONASTERO. (fot. Alinari)

(*fot. Alinari*)

IL CHIOSTRO GRANDE.

La regola fu approvata dal papa Giovanni XXII; e i monasteri olivetani si sparsero un po' da per tutto da Napoli a Firenze, dalla Liguria alla Venezia. Ma la loro magnificenza e la loro pompa qualche volta mondana non vinse mai la nobiltà ascetica del primo asilo, che superbo della sua solitudine rimase la Casa madre dell'Ordine. A poco a poco sorsero, durante il secolo XIV, chiesa e convento, forni e tinaie, farmacie e foresterie, orti e fornaci, cisterne e stallaggi: un munitissimo fortilizio contro il deserto, con tutte le armi necessarie a vincere contro il deserto la battaglia dell'esistenza.

(*fot. Alinari*)

SIGNORELLI: SAN BENEDETTO RISUSCITA UN MONACO PRECIPITATO DAL DIAVOLO.

Centocinquanta anni dopo papa Pio II Piccolomini, della famiglia stessa di uno dei tre compagni primi, anche egli colonizzatore di questa terra, dove, a non molta distanza, creò non un semplice convento, ma una città papale e umanistica, Pienza; Pio II visitò l'Eremo e lo descrisse nel

latino dei suoi commentari: « Se domandi quale è la forma del colle in cui risiede, osserva la foglia di un castagno. Rovinose scoscese rupi e profondissimi baratri, la cui vista incute ribrezzo ed orrore, ne impediscono da ogni parte l'accesso, salvo una angusta lingua di terra, sull'ingresso della quale sta a difesa una solida torre, munita di un antifosso ripieno d'acqua e cavalcato da un ponte levatoio. Declive è il ripiano del colle, nel cui centro si inalza un nobile tempio, e contiguo ad esso il portico, i corridori, i refettori ed ogni genere di officine necessarie alla vita ed agli usi religiosi. Non vi ha nulla che non possa dirsi egregio, niente che non sia nitido, e che non si osservi con ansietà. Piccola fondazione in principio, accresciuta dalla devozione degli uomini, ebbe i più felici successi ».

La descrizione esattissima potrebbe ancora esser di guida al visitatore del cenobio: ma Pio II non conobbe, e non poteva neppure sospettare, le nuove meraviglie d'arte che il suo secolo e quello dopo avrebbero aggiunte.

⁂

I rifacimenti subiti dal monastero non sono stati moltissimi, ed esso ci presenta intatta gran parte della sua costruzione tre e quattrocentesca. Ecco la torre di guardia all'ingresso. Non ha più il ponte levatoio sul fosso senz'acqua, ma un ponticello fisso di travi e di tavole. Da quattro secoli, seduta nel suo trono, vigila di sopra la porta d'ingresso la Madonna Robbiana.

Un viale di cipressi magri, sparso di cappelle votive, e prima quella del Beato Bernardo, porta al gruppo principale di edifici. La chiesa, rimaneggiata nel '700, non conserva di genuino che la torre campanaria e il portale di un gotico la cui gracilità è tutta scomparsa sotto il premere di una robustezza di Rinascenza, che sta per sbocciare dalla crisalide morta. E così il chiostro piccolo che nell'impluvio ha ancora i suoi mattoni a spina di pesce, con l'erba nuova che spunta a ogni pioggia, tra le fessure, e che i sandali dei bianchi ammantellati, pestandola, non son riusciti in tanti centenni ad uccidere. E così il chiostro grande, dove i monaci hanno la tomba, *sepulchra monachorum*, come dice l'iscrizione; ciò che gli ha valso il nome di chiostro del *Deprofundis*. Anch'esso sorto nella prima metà del quattrocento, porta nella irregolarità delle sue facce la storia delle aggiunte successive. Dai pilastri rettangolari o esagoni, di sagome secche giunge di forma in forma, alle belle finestre crociate o centinate che han la grazia semplice del secolo finiente. E in un canto il pozzo, alto sul suo trono di gradini, architravato su i due pilastri che lo fiancheggiano, sembra il monumento elevato in quel paese di sete alla benigna e soccorrevole « sorella acqua ».

FRA GIOVANNI DA VERONA: LA PORTA DELLA BIBLIOTECA. (*fot. Alinari*)

Dentro, qua e là, alcune squisite opere ci conducono in pieno all'ultimo quattrocento e oltre. Non ricorderemo che tre cose: la deliziosa Madonna marmorea di un seguace di Mino da Fiesole; la superba libreria a tre navate su colonne, vòlte a botte e crociere, edificata dietro l'esempio di quella che Michelozzo aveva immaginata in un altro divino convento: il convento del Beato Angelico, San Marco di Firenze. E i miracoli lignei che Fra Giovanni da Verona ha creato qui, in tarsie ed intagli; uno dei culmini e insuperato, cui giunse l'arte italiana del legname.

(*fot. Alinari*)
FRA GIOVANNI DA VERONA: IL CANDELABRO PASQUALE.

Monteoliveto ebbe anche una scuola rigogliosa di miniatori: oggi i suoi bei codici alluminati hanno migrato altrove.

⁂

Ma nel chiostro grande, sotto gli archi ci sono il Signorelli e il Sodoma.

Mi accompagna il frate bianco che, stretto alla regola del Beato Bernardo, non ha mai dimenticato, come il fondatore volle, la regola e l'esempio del Patriarca antico cui Bernardo si dedicò, San Benedetto. Cammina tenendo le mani nascoste sotto il largo stolone che gli scende davanti, da collo a piedi. Il suo corpo si dilegua e si dimentica dentro quell'ampiezza candida e pannosa, che non rivela più in nulla, traverso il suo spessore, la forma che ricopre. Sola la testa, modellata aspramente dagli anni, dal sole, da venti di solitudine esce viva e rude fuori della cocolla: la testa che è sede della volontà e dello spirito.

Il Signorelli e il Sodoma, tra la fine del quattrocento e i primi anni del cinque, qui narrarono la storia di San Bernardo. Il frate d'arco in arco mi commenta le figurazioni: io lo seguo docile, lo ascolto attento, fermandomi quando si ferma, rimovendo il mio passo dietro il suo, tanto mi piace riudire la sacra e stupefacente novella in quel luogo e in quell'ora. Deve essere umbro: ha una dolcezza di accento che non è più toscano, e la plasticità della voce romana, che modella a tutto tondo le parole, non v'è ancora ben netta. La sua voce dà una sensazione di lontananza e di anni remoti: tutto qui dentro è lontano e remoto. Egli legge prima la dicitura scritta in bei caratteri sotto ogni affresco, e poi narra i particolari del fatto, interpretando i segni del pittore, aggiungendone di nuovi, che egli sa di certa scienza, per-

(*fot. Alinari*)
MADONNA DI UN SEGUACE DI MINO DA FIESOLE.

SODOMA: DETTAGLIO. (fot. Alinari)

SODOMA: DETTAGLIO. (fot. Alinari)

venutigli dalla lunga tradizione conventuale. « Come Benedetto fa tornare nel manico uno roncone che era caduto nel fondo del lago ». « Come lo dimonio rompe la campanella ». « Come Benedetto scioglie uno contadino, che era legato, solo a guardarlo ».

Sono gli episodi minimi e grandiosi delle vicende eremitiche. La vita ridotta alla semplicità e alla purezza dei bisogni elementari, il vitto sobrio, l'acqua di fonte, la casa del riposo e dell'orazione, il caldo e il gelo. Se non intervenisse il demonio, a ogni momento, l'èremo sarebbe idillio. Ma il nemico sta sempre in agguato. Muove la piccola guerra del dispettuccio quotidiano, e dà le grandi battaglie delle tentazioni a perdere le anime. Il Santo vigila, combatte, e vince. Nei modi anche più strani, non privi però di ingegnosità, come una volta che il demonio s'era cacciato nel corpo di un fraticello, e gliene faceva fare di tutti i colori, e non voleva andarsene: San Benedetto prese un bastone, e bastonò tanto forte il povero frate, che il diavolo, che era dentro, dal male che sentiva anche lui dovette scappare.

SIGNORELLI: DETTAGLIO. (fot. Alinari)

I due pittori slargano dietro le figure gli orizzonti, creano nella nostra anima paesi e sogni di fiaba. Ma, la mia guida che in nulla appare dissimile da Benedetto e da Mauro e da Placido, li vive in piena realtà. E continua pacato con la sua voce sonora e musicale. « Come Benedetto resuscita lo mona-

cello cui era caduto lo muro addosso ». « Come Benedetto caccia lo nimico di sopra la pietra. E mi mostra il diavolo che qua tenta di impedire ai monaci di costruire le loro celle; là fa sviluppare il fuoco nella cucina dei frati.

Luca Signorelli racconta le storie con quella sua potenza maschia e definita. Ma il Sodoma si lascia andare a una vena narrativa larga e abbondevole, e ogni pretesto gli è buono a lodare le bellezze del mondo e della vita, che egli tanto amava. Lo riconosco bene, con tutte le sue voglie e i suoi desideri, in queste fiorose cortigiane che egli introduce nel cenobio ornato come una reggia a dire di quando « Florenzo manda male femmine al Monastero! ». E poi dà un balzo: eccolo davanti a me sensuale e sfrontato, come quando i ragazzi gli correvano dietro per la strada gridandogli « Soddoma, Soddoma »; ed egli si voltava e rideva.

E forse la scimmia, che portava con sè, gli era su la spalla, e faceva anche lei agli schiamazzatori un ghigno bestiale e demoniaco.

(fot. Alinari)

SIGNORELLI: COME BENEDETTO DICE ALLI MONACI DOVE E QUANDO AVEVANO MANGIATO FUORI DEL MONASTERO.

* * *

Esco. I fantasmi di vita che i due maghi mi hanno creato sono spenti. Veramente questo è deserto. Chi mi farà nuovamente approdare alle rive del mondo? Il cielo è rosso di foco dietro l'ultimo costone, come un inferno. Il vento muglia ne' crepacci, fischia ne' rami, leva polvere a mulinello da' monticoli. Sulle creste cenerognole va a onde di saliscendi la strada, gira le gobbe quando non può sormontarle, si perde nella bassura.

Guardo: non un'anima passa.

LUIGI DAMI.

SODOMA: AUTORITRATTO. (fot. Alinari)

LA NUOVA RETE DI SERVIZI AUTOMOBILISTICI DELLA SARDEGNA

Fra i maggiori vanti dell'automobilismo è quello d'aver potentemente contribuito alla migliore conoscenza del nostro Paese. Chi avrebbe, solo pochi anni or sono, pensato di poter agevolmente raggiungere quasi ogni punto dell'interno della Sardegna, con rapidi, comodi, democratici omnibus automobili? Quanto grande sia l'interesse turistico dei 2600 chilometri delle linee automobilistiche sarde, i nostri lettori apprenderanno dalle rapide note che per essi ha dettato il prof. Antonio Taramelli, *l'illustre archeologo direttore del Museo di Cagliari, e dalle singolari illustrazioni che costituiscono un piccolo saggio del superbo materiale raccolto dall'architetto* Umberto Arata *per il volume di prossima edizione intorno all'arte paesana della Sardegna. Dobbiamo la ghiotta primizia alla cortesia degli editori Bestetti e Tumminelli, che amorosamente curano la pubblicazione.*

Sino a pochi anni or sono un viaggio in Sardegna, se lasciava nello spirito un tesoro d'impressioni gradevolissime, risvegliava anche i ricordi di grandi incomodità, di disagi, di inaudita lentezza. Dai vecchi e poco puliti piroscafi, che facevano poco onore ai nomi di grandi guerrieri e navigatori e di isole famose, al piccolo treno delle pomposamente chiamate Ferrovie Reali che attendeva presso la solitaria rada di Golfo Aranci lo sconquassato viaggiatore, offrendogli il quadro retrospettivo della industria ferroviaria, ai modesti trenetti delle Ferrovie Secondarie, traballanti e cigolanti per valli e altipiani, alle vecchie diligenze dove si insaccavano i passeggeri diretti ai paesi fuori linea — ed erano tanti e tanto caratteristici... tutto contribuiva a mal disporre il viaggiatore che doveva superare queste impressioni di disagio, prima di provare quelle altre assai più liete e simpatiche della terra e della gente.

LE LINEE AUTOMOBILISTICHE DELLA SARDEGNA.

Oggi le condizioni dei viaggi, dobbiamo dirlo subito, sono infinitamente migliorate, sia per i servizi di navigazione che per quelli ferroviarii, quanto per le comunicazioni interne, oggi per la massima parte affidate all'automobile.

Alle vecchie linee tirrene, ripristinate via via dopo la guerra, si è aggiunta una nuova linea settimanale che è a vero dire una inserzione nella antica linea Genova-Livorno-Tunisi, ma con uno scalo nuovo a Civitavecchia, in modo che è stabilita una nuova comunicazione diretta settimanale con Cagliari, assai comoda nella buona stagione, perchè in 16 ore conduce da Civitavecchia a Cagliari con due buoni e comodi vapori, il *Tebe* ed il *Città di Tripoli*, abbastanza rapidi e confortabili.

Anche i giornalieri postali tra

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA:
INTERESSANTISSIMO CORTILE DELL'ANTICA CASA DEI MARCHESI DI CABRAS (CAMPIDANO DI ORISTANO, PROV. DI CAGLIARI).

Civitavecchia e Terranova sono bei vapori, eleganti, rapidi e che tengono assai bene il mare, specie i due maggiori *Tocra* e *Città di Bengasi*.

La rete delle ferrovie Reali, passata allo Stato per cura di questo e per l'attività della Direzione locale, affidata all'ing. Amico Fais, è stata quasi per intiero rinnovata nell'armamento e migliorata nei servizii di movimento sia per i viaggiatori che per le merci. Il vecchio treno museo, relegato ai treni locali, è ora sostituito da un vero treno diretto, con belle vetture intercomunicanti, locomotive rapide e potenti che in tre ore e sette ore, rispettivamente, conducono a Sassari ed a Cagliari, ed in otto ad Iglesias, con un notevole risparmio di tempo sui precedenti tragitti. Non siamo ancora ai vagoni *restaurants*, nè al esrvizio dei treni rapidi notturni, ma il progresso c'è ed il riconoscerlo è un dovere per il pubblico ed uno stimolo al tempo stesso ai miglioramenti successivi che la solerte ed amorosa attività del comm. Fais ci lascia sperare.

La rete delle Ferrovie Secondarie fu tutta quanta assunta dalle Società delle Complementari; le linee sono in gran parte servite da tre coppie di treni e su quelle principali dal Tirso a Chilivarù, da Bosa a Nuoro, e specialmente su quelle a lungo percorso da Cagliari a Sorgono ed a Tortolì circolano eleganti e comode vetture Pullman che dalle ampie finestre permettono la visione varia ed in molti punti interessantissima dei panorami della Barbagia e dell'Ogliastra, dove le linee hanno tutto il carattere e le difficoltà di vere ferrovie d'alta montagna.

Qua e là qualche alberghetto, anche nelle borgate remote dai centri maggiori comincia ad aprirsi, presentando aspetti e servizii alquanto meno diversi da quelli che siamo abituati a richiedere nelle zone più frequentate dai turisti in altre parti d'Italia. È da augurarsi però, che migliorandosi i servizi alberghieri ed uscendo da quello stadio troppo nebuloso di pulizia e di decoro nel quale si sono sinora tenuti, non si diffondano prezzi degni di un «pescecanismo» ingordo e tali da arrestare sul suo nascere la corrente turistica, diremo di mezzo calibro, quella che può essere la più copiosa e la più rimuneratrice.

Ma una iniziativa veramente ardita, degna che il Touring, pure così parco di elogi e sdegnoso di inopportune e d'ingiuste *récla-*

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: UNO DEI PIÙ CARATTERISTICI TIPI DI CARRO PESANTE, SARDO. È COMUNE IN TUTTO IL CAMPIDANO DI CAGLIARI.

mes, le prodighi il suo elogio e la segnali al pubblico viaggiatore, è quella assunta e compiuta dalla S.A.T.A.S. (Società Anonima per i Trasporti Automobilistici della Sardegna), la quale, accentrando tutte le energie e le precedenti iniziative sorte presso altri privati e proseguendole con una tenacia ed un grande affetto per l'isola, ha istituita una rete di linee automobilistiche che la percorrono tutta quanta, e che oggi può chiamarsi la più razionale e completa rete di tutta l'Italia.

Essa collega numerosi centri della regione con quelli collocati sulle linee delle due ferrovie di Stato e Complementari, con un complesso di linee generalmente di lunga percorrenza, in gran parte per ora ad una sola corsa giornaliera, portando la vita ed un pochino anche le forme civili in paesi remoti e fuori mano, a cui si giungeva sinora o a cavallo o in saltafossi o in vetturette preadamitiche. Sono molte centinaia di chilometri di percorsi automobilistici, scelti razionalmente a servizio di bisogni locali, ma che hanno tutti un notevole interesse turistico per rendere più facile e più intima la conoscenza del paese sardo. Di questa iniziativa, che costò varii anni di tenace lavoro, il merito e l'onore maggiore spettano al bravo cav. Dino Devoto, delle cui attitudini di organizzatore bene coadiuvato ebbero campo di fare conoscenza i 300 Soci del Touring, che nella primavera del '21 hanno percorso la Sardegna con le macchine della S.A.T.A.S.. Tutte queste linee di montagna e di valle, di pianura e di spiaggia hanno seguito un concetto solo e compiuto una parte di un programma unico: avvicinare i centri interni a quelli delle due linee ferroviarie ed ai porti e far permeare entro all'intime e riposte contrade isolane l'ondata della vita nuova, che è moto, che è corsa, che è ordine e desiderio di vedere e di rinnovarsi.

Ed ora veniamo ad esporre il quadro di queste nuove linee di auto, accennando in breve a quelle che hanno una speciale importanza turistica riferendo anche il rapporto di esse con l'una o con l'altra delle due grandi reti ferroviarie isolane.

Cominciamo con le linee che fanno capo a centri della Sardegna settentrionale.

1. *Terranova-Tempio* - km. 51, ore 3.

È in coincidenza con l'arrivo del piroscafo da Civitavecchia e con la partenza. Ha il vantaggio di portare il viaggiatore direttamente nel cuore della Gallura a Tempio, mettendolo subito in contatto con l'ambiente simpatico e vivace di questa regione interessante, con visione dell'alpestre contrada granitica del Limbara. Tempio è pure un centro di escursioni ed è servito, oltre che dalla ferrovia Complementare per Monti, da queste altre linee automobilistiche.

2. *Tempio-Palau* - km. 54, ore 3.15.

È la comunicazione più diretta e più simpatica per Maddalena e la vicina Caprera, mèta di ogni patriottica escursione in Sardegna.

3. *Palau-S. Teresa di Gallura* - km. 25, ore 1.30.

La più prossima cittadina sarda alla spiaggia della Corsica.

4. *Tempio-Sassari* - km. 80, ore 5.30.

In coincidenza con gli arrivi da Palau, da Monti e da S. Teresa; traversa la Gallura, l'altipiano dell'Anglona e conduce ai pittoreschi territori di Laerru, Martis, Osilo e tra i folti oliveti dell'agro suburbano a Sassari.

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: DONNA DI OSILO NEL COSTUME DI GALA (PROV. DI SASSARI, CAPO DI SOPRA).

5. *Laerru-Sassari per Castelsardo.*

Rasenta la bella chiesa pisana di S. Pietro delle Immagini di Bulzi, poi per la stretta di Sedini, bianca di rupi calcari, si affaccia alla magnifica visione della dirupata collina di Castelsardo, troneggiante sulla marina, tocca i ridenti territori di Sennori e Sorso, folti di olivi e di coltivi, e giunge a Sassari.

Nuoro, la pittoresca e simpatica cittadina capitale della Barbagia, è la testa di linea di una delle ferrovie Complementari da Bosa per Macomer, alla quale si innesta un'altra linea complementare dalla stazione di Tirso sino ad Ozieri e Zilivani. Ma ora Nuoro è diventato un centro notevole di comunicazioni automobilistiche che sono del massimo interesse per il turista.

6. *Nuoro-Orosei-Terranova* - km. 136, in 8 ore.

È in coincidenza con l'arrivo e la partenza del postale per Civitavecchia. Da Nuoro percorre tra mirabili paesaggi ed in vista di Oliena la vallata del Cedrino, raggiungendo, dopo Galtellì e la traversa di Onifai, la marina di Orosei, seguendo poi la costa tirrena, in paesaggio suggestivo e caratteristico, alternando la visione di solitudini impressionanti e deserte con quella di rigogliose ed esuberanti oasi di vegetazione mediterranea di oliveti, palme ed olivi.

7. *Nuoro-Monti Telti* - km. 115, ore 8.

Linea con percorso interessante, attraverso ad uno dei più caratteristici territorii sardi, ad altipiani estesi, con tratti boschivi a querce e sughereti e vaste distese di pascoli, di Orune, di Bitti, Bodduso', Alà dei sardi, per calare giù a Monti, sulla linea ferroviaria da Terranova a Chilivani, prsoeguendo per breve tratto, a Telti, sino ad incrociare la linea di auto Terranova-Tempio (n. 1).

8. *Nuoro-Lanusei* - km. 85, ore 5.

È un'ardita linea che sale, sino a notevole altezza di oltre 1200 m., all'Arco di Correboi, conducendo il turista per i tipici villaggi di Mamoiada e di Fonni a costeggiare il versante settentrionale del Gennargentu, la cui visione accompagna il viaggio per un buon tratto del percorso tra l'Arco di Correboi e Villagrande-Strisaili ed Argana, salendo poi alla cittadina di Lanusei, dall'ampio dominio sul fronteggiante Tirreno.

Da Lanusei la linea ferroviaria Complementare, con tracciato arditissimo di linea di alta montagna, conduce a Mandas verso sud e a Tortolì, alla spiaggia del mare. Tortolì è punto di partenza di un'altra linea di auto, di proprietà di altra Ditta privata, S. Triccas.

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: GRONDAIA DI TERRACOTTA, MODELLATA DA VASAI DI ORISTANO (PROV. DI CAGLIARI).

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: DONNE DI BARBAGIA (NEL COSTUME DI FONNI) AL TELAIO.

9. *Tortolì-Orosei* - km. 84, ore 4.

Ha percorso attraverso alle più solitarie regioni della Baronia, passando per i territorii di Baunei, di Dorgali, raggiunge ad Orosei l'altra linea da Nuoro a Terranova facendo conoscere una plaga sinora trascurata, ma assai pittoresca e tipica dell'isola.

10. *Nuoro-Gavoi-Sorgono* - km. 79, ore 8.

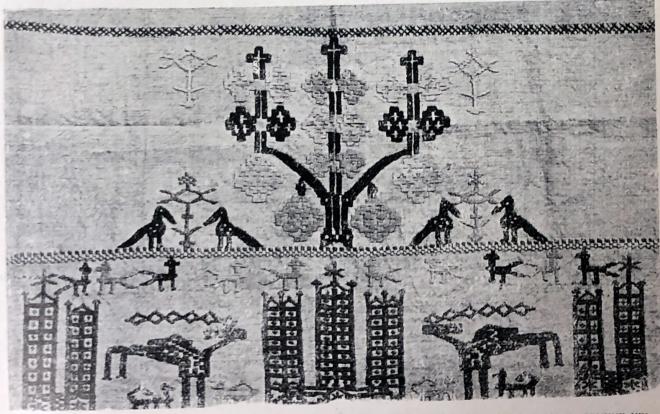
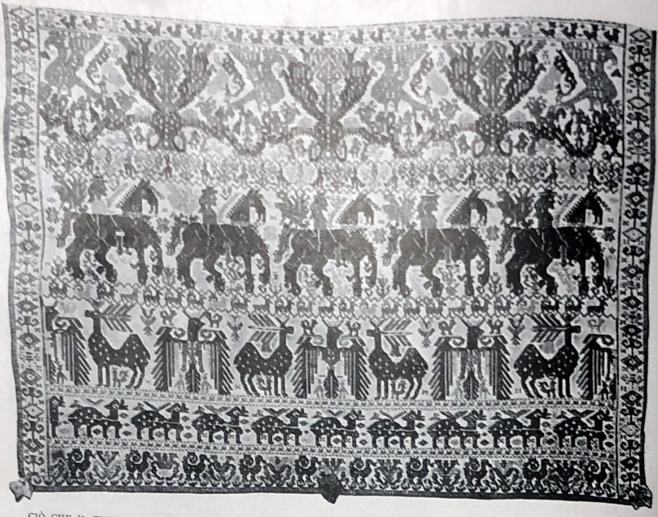
Conduce attraverso alla bella regione di Barbagia per Oniferi e Orani, dominata da vicino dall'acuta montagna di NS di Gonare, con l'interessante santuario del sec. XIV, ed uno dei più vasti ed interessanti panorami dell'isola; prosegue per Sarule, costeggia Olzai ed Ollolai dai brillanti costumi muliebri, e s'accosta ad Ovodda alle estreme pendici nord-ovest del Gennargentu, percorrendo fra boschi e pascoli e fieri dirupi granitici la valle di Tiana per scendere nella bella e vasta conca verdeggiante di Sorgono.

Sorgono è la testa della linea della Complementare Cagliari-Mandas-Sorgono, servita ora da tre coppie di treni, con comode vetture che permettono di ammirare il tratto assai vario ed alpestre di questa linea ferroviaria tra Laconi, Beloì, Tonara e Sorgono. Ma oggi Sorgono è servita da altre linee di auto, oltre a quella già ricordata per Nuoro, le quali possono fare di Sorgono un centro di escursioni di notevole interesse, non meno che Nuoro, favorito anche da un discreto albergo, tenuto da certo Marchi, in prossimità della stazione ferroviaria.

11. *Sorgono-Tonara-Seulo-Sadali* - km. 65, ore 4.

Linea assai interessante per il turista, perchè gli mostra i più imponenti paesaggi alpestri della bella Barbagia di Beloi e di Seulo, ed i borghi più caratteristici per costumanze e foggie di vestiario, da alcuno dei quali, come da Aritzo, è consigliabile la salita al Bruncu Spina, la vetta più alta della catena del Gennargentu. Questa linea di auto, quasi tutta d'alta montagna, con tratti pittoreschi di valli e di boschi, tocca Tonara, a quasi 1000 m. sul mare, poi scende alla stazione

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: DISEGNI A RILIEVO, TOLTI DA UN BICCHIERE DELLA POPOLAZIONE BARBARICINA (I DISEGNI E GLI ATTRIBUTI HANNO CARATTERE RELIGIOSO). *Raccolta Gavino Clemente, Sassari.*

di Desulo, prosegue lungo la vallata dell'Iscra sino a Beloì, e rimonta poi per Aritzo, tra folti castagni sino alla cantoniera di Cosatiru, donde incomincia la discesa per Gadoni, Seulo sino a raggiungere a Sadali la linea ferroviaria da Cagliari Mandas a Tortolì, compiendo così il circuito della Barbagia, nel cuore dell'isola. Questa linea è una vera benemerenza della *Satas* e merita appunto di essere percorsa, nella speranza che un afflusso maggiore di visitatori faccia sorgere tra breve l'industria della Camera del

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: PARTICOLARE DI UNA TELA RICAMATA, COMUNE NELL'ORISTANESE ED IN ALTRI PAESI DEL CAMPIDANO DI CAGLIARI. LE SINGOLARI FIGURAZIONI SONO ANCHE QUI TOLTE DAL FOLK-LORE DEL CENTRO DELL'ISOLA.

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: COPRICASSA A COLORI SMAGLIANTI, MORGONGIORI, PROV. DI CAGLIARI (CAPO DI SOTTO).

forestiero, che sia una modificazione e non una deviazione della tradizionalmente cortese ospitalità isolana.

12. *Sorgono-Neoneli-Abbasanta* - km. 51, ore 3.30.

Linea interessante ed utilissima, avvicinando il centro della Barbagia Mandrolisai alla ferrovia centrale e quindi al continente. Tocca la bella chiesa di S. Mauro, centro di una vivace sagra alla fine di maggio, ed interessante per riunione dei più brillanti costumi della regione Ortneri, Neoneli, poi raggiunge la pittoresca ed ampia valle del Tirso, che passa a Radasune, ove presto avremo l'ampio lago artificiale dovuto all'ardita opera della Società per lo sbarramento del fiume, per scopi idraulici ed elettrici; di lì poi, per Ghilarza, raggiunge Abbasanta, presso alla quale è il notevole *Nuraghe Losa,* ora monumento nazionale.

Un altro centro di linee di auto è Oristano, l'antica città capitale del giudicato di Arborea, ed anche attualmente centro importante agricolo di un regione fertilissima, a cui daranno non pochi vantaggi i lavori di sbarramento del Tirso e le altre opere idrauliche in corso di costruzione.

13. *Oristano-Neoneli* - km. 47, ore 3.

Percorre parte della valle del Tirso, toccando numerosi paesi del Campidano e quindi Fordangianus, con gli avanzi di edifici termali romani e la chiesa medioevale di S. Lussorio, poi Busachi, dai caratteristici costumi femminili, raggiungendo la strada da Abbasanta a Sorgono a Neoneli situata in amenissima postura.

14. *Oristano-Laconi* - km. 63, ore 4.

Congiunge il bassopiano Campidanese con la regione alpestre del Sarcidano, raggiungendo a Laconi la ferrovia complementare Mandas-Sorgono, conduce a rasentare la caratteristica Giara di Gesturi e per Nureci a Laconi alle porte della pittoresca regione boschiva ed alpestre della Barbagia di Beloì.

15. *Oristano-Santulussurgiu* - km. 40, ore 2.30.

Attraversa un territorio ricchissimo di vigneti per un tratto notevole, poi per Milis passa una incantevole regione di agrumi, tra i quali notevole *la Vega, già* dei marchesi Boyl, poi toccati i due villaggi di Seneghe e Bonarcada, raggiunge alle falde del selvoso Montiferru il grosso borgo di Santulussurgiu.

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: PARTICOLARE DI UNA TELA SFILATA CON I CARATTERISTICI MOTIVI PRESI DAL FOLK-LORISMO SARDO DEI PAESI DELLA BARBAGIA.

16. *Oristano-Cuglieri-Bosa* - km. 67, ore 5.30.

Sull'opposto versante del Montiferru, verso la sponda del mare, si svolge invece il percorso di questa lunga linea, tocca la rada di S. Caterina, dove sorse un giorno la punica *Cornus,* per salire a Cuglieri, uno dei più ridenti ed ameni villaggi della Sardegna, con amplissimi orizzonti di monti e di marine; prosegue poi tra oliveti e coltivi, attraverso alla bellissima e fertile Planargia e per Tresnuraghes, Tinnúra, Flussiu, scende poi alla valle del Temo sino alla città di Bosa. A Bosa si raggiunge la testa della linea delle ferrovie complementari, per Macomer-Nuoro.

17. *Cuglieri-Tresnuraghes* - km. 12, ore 0.30.

In coincidenza con i treni della ferrovia complementare per Macomer e Terranova.

Un importante reticolato di servizi d'auto interseca la regione del Campidano, di Cagliari allacciandone i varii centri alle due ferrovie di Stato e Complementare.

18. *S. Gavino-Sanluri-Senorbò* - km. 33, ore 2.

Dalla stazione ferroviaria di S. Gavino, sulle ferrovie dello Stato, lasciando a tergo la collina dominata dai ruderi del Castello di Monreale, raggiunge a Senorbò la ferrovia Complementare Cagliari-Mandas.

19. *San Gavino-Guspini-Arbus-Iglesias* - km. 80, ore 5.

È la linea delle miniere, che dà accesso ai pittoreschi distretti boscosi che circondano Gonnosfanadiga ed Arbus, alle radici del monte Linas; si traversano poi le regioni minerarie di Gennamari e Ingurtosa, raggiungendo la bella conca di Fluminimaggiore, da cui per la vallata di S. Angelo e di S. Benedetto scende alla bella e lieta pianura dove giace Iglesias, il capoluogo delle miniere, la cittadella dei Donoratico della Gherardesca. È linea pittoresca e varia, di grande comodità ed interesse per il turista e per lo studioso.

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA GRANDE COPERTA DA LETTO, A COLORI VIVACISSIMI, LAVORATA DALLE DONNE DI MURAVERA (PROV. DI CAGLIARI).

20. *Fluminimaggiore-Buggerru* - km. 10, ore 0.45.

Si stacca dalla precedente e conduce per una strada ardita e pittoresca alla marina, a Buggerru. Iglesias è servita ora da due altre linee automobilistiche, entrambe di molto interesse per il turista ed indispensabili per raggiungere importanti località dell'isola.

21. *Iglesias-Portovesme* - km. 25, ore 1.30.

Passa nella zona di Monteponi, fervida di lavoro sotterraneo e all'aperto, poi per la vallata di S. Giovanni, attraversa Gonnesa, e di lì raggiunge tra le ultime pieghe di colli e di dune il porto canale di Portovesme ed il villaggio marinaro di Portoscuso; da Portovesme, battello a vapore per Carloforte.

22. *Iglesias-S. Antioco-Calasetta* - km. 50, ore 3.15.

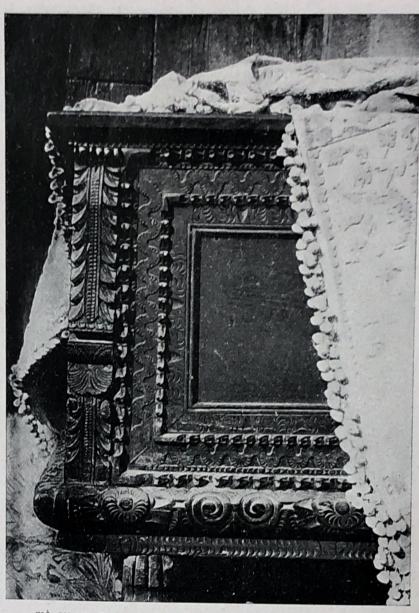
Linea frequentatissima, ha con la precedente percorso comune sino a Gonnesa, poi si stacca ed attraversa la regione del Sulcis, tutta sparsa di casolari e di ovili, detti *furiadroxius*, rifugio dei pastori, che dànno una fisionomia tutta caratteristica a questa contrada. Dopo S. Giovanni Masainas, la corsa lascia la terraferma sarda, percorrendo la diga litorale che tende verso l'isola di S. Antioco, a cui arriva per il tipico ponte medioevale. Traversato S. Antioco, erede della gloriosa Sulcis cartaginese e romana, vigilata dal castello merlato, si scende per la valletta tra vigneti e coltivi sino a Calasetta, bianco villaggio ligure, che fronteggia Carloforte, situata nella prossima isoletta di San Pietro.

Un interessante gruppo di linee di auto si irradia da Cagliari.

23. *Cagliari-S. Vito-Muravera-Tortolì* - km. 145, ore 8.

Questa lunga linea, traversando il Sarrabus, congiunge Cagliari all'Ogliastra. Tocca la amenissima conca di S. Gregorio, villeggiatura fiorita sotto i dirupi granitici dei Settefratelli, scende attraverso alle solitudini pittoresche di Campu-Omu, alla vasta piana di Sarrabus, dove presso al Flumendosa si trovano i villaggi di Muravere, di Vito e Villa Putza. Dopo la verde oasi si affronta la solitaria regione di Quirra, tra monti e castelli, poi toccando Tertenia, e rasentando da lungi Ierzu, alta sui dirupi di Ogliastra, tocca Bari Sardo e raggiunge Tortolì. Quivi si incontra con la ferrovia Complementare di Lanusei-Mandas, e con la linea privata d'auto per Orosei (n. 9).

24. *Cagliari-S. Nicolò Gerrei-Ballao* - km. 77, ore 4.

Questa linea, movendo per Senorbò e S. Andrea Foins, lascia la Trexenta e si addentra nei monti del Gerrei, raggiungendo a Ballao l'ampia vallata del medio Corso del Flumendosa.

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: PARTICOLARE DI UN CASSONE DI SANTULUSSURGIU.

25. *S. Nicolò Garrei-Villasalto-Armungia* - km. 23, ore 1.

È una diramazione dalla linea precedente, che guida il turista alle pittoresche regioni dell'altipiano dominato dal M. Genis e dal Sette Fratelli, dove sorgono Armungia e Villasalto dai vasti giacimenti d'antimonio, in località degne di essere visitate per la ricchezza cinegetica e per la varietà del paesaggio alpestre.

26. *Cagliari-Sardara* - km. 55, ore 3.

Attraverso al Campidano solatìo, Sanluri, posta sulle Complementari, e poi Sardara, situata sotto il castello di Monreale, insigne per gli avanzi di un tempio protosardo e la bella chiesa medioevale di S. Gregorio.

27. *Cagliari-Pula-Teulada* - km. 26, ore 3.15.

Linea molto utile ed interessante; percorre lo stretto cordone littorale tra il golfo e lo stagno di Cagliari, poi il litorale lungo le

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: INTERNO DI UN CASOLARE RUSTICO DEI DINTORNI DI NUORO.

falde dei monti di Capoterra, toccando Sarrola e Pula, presso gli avanzi dell'antica Nora. Dopo un tratto solitario e varie salite e discese, raggiunge Teulada, in pittoresca posizione, tra fitte piantagioni di agrumeti, con una solenne cerchia di monti torreggianti sul mare. Località interessante per il turista ed il cacciatore. Teulada è un paradiso per l'artista, per le caratteristiche nell'ambiente ed i vaghi costumi della gente del paese.

28. *Teulada-Santadi-Siliqua* - km. 65, ore 4.

È la continuazione della linea precedente; degrada dai monti di Teulada al piano littorale salcitano che raggiunge verso Villarios-Masainas, addentrasi poi nella regione mineraria di Roses e di Acquacalda e passando al piede del superbo colle coronato dal castello di Acquafredda, tocca Siliqua, sulla linea Cagliari-Iglesias.

29. *Siliqua-Vallermosa* - km. 8, ore 0.20.

Breve tronco di interesse locale.

Ho finito quest'arida enumerazione che però il lettore non troverà del tutto inutile. Il Touring ha sempre mirato con simpatia verso l'isola sarda ed ha salutato con parole di sincera compiacenza ogni miglioramento in essa compiuto, ogni iniziativa che faccia fluire più rapido e facile il movimento di visitatori in tutti i suoi più vaghi e tipici recessi. Un notevole passo per il miglioramento delle grandi e piccole comunicazioni dell'isola è stato compiuto, e mentre il Touring esprime tutta la sua lode ad Enti, funzionari e privati che hanno cooperato a questo progresso della viabilità isolana, confida che altri tengano dietro per meglio favorire il movimento dei visitatori, sia con le migliorie degli alberghi nei maggiori centri, sia, mi si permetta di ripeterlo, con la istituzione della Camera del forestiere in tutti i villaggi che per bellezza di natura o per altre caratteristiche meritino la sosta del passeggiero.

Il vecchio adagio «*Ubi motus, ibi vita*», abbia il suo pieno valore anche nella terra dei fieri ed ospitali sardi, e le sempre numerose squadre di visitatori che tutta quanta la percorrono e la studiano, possano sempre meglio apprendere quante virtù e quante energie e quanta splendida potenzialità di benessere e di ricchezza si nascondano ancora in quella terra che l'Italia sinora non ha saputo conoscere ed apprezzare nella sua piena luce!

ANTONIO TARAMELLI.

ALESSANDRO MANZONI

Che le Vie d'Italia *portino il loro contributo alla duplice commemorazione manzoniana che cade in quest'anno: il centenario del compimento dei* Promessi Sposi *e il cinquantenario della morte del Poeta (22 maggio 1873), non sembra tal cosa da doverla giustificare. Forse non altrettanto può dirsi del modo prescelto: chè, a voler stare rigorosamente nel carattere di questa* Rivista, *sarebbe bastato collegare con una lieve trama di commento le belle, originali fotografie di ricordi e di luoghi manzoniani che qui riproduciamo. Ma questo fu già fatto e da altri e da noi stessi; così che abbiam preferito di uscire ancora una volta, come già per il centenario dantesco, dalla via consueta e far posto a un saggio sull'uomo e lo scrittore, che ci guidi attraverso la grande anima e la grande opera sua anzi che tra i luoghi della sua vita o quelli che diedero esca all'alta fantasia. In questo cammino ci rischiara la parola geniale e penetrante di un maestro della critica, che i nostri lettori già conoscono e apprezzano per aver illustrato in queste stesse pagine due altre fra le somme glorie d'Italia: Dante e Raffaello.*

A men di due anni dalla celebrazione del sesto centenario di Dante Alighieri, l'Italia festeggia il primo semicentenario di Alessandro Manzoni: prossimità cronologica che par simbolica di una prossimità di grandezza ideale e poetica. A chi cinquant'anni or sono avesse troppo insistito sul ravvicinamento dei due nomi, che qualche voce isolata di uomini insigni aveva già affermato, si sarebbe perdonato come ad espressione enfatica dell'accresciuto senso della grandezza manzoniana, dovuto al vuoto della scomparsa. Oggi il ravvicinamento è divenuto consueto nella nostra critica migliore, nella scuola, e perfino nella stampa.

Ma quanto diversa la morte di Dante da quella del Manzoni! Simili solo nella fidente speranza di raccogliersi nel grembo della bontà infinita. Ma spezzato l'uno nel pieno vigore dell'età, appena appena terminata la opera magna della sua vita, della cui totalità non seppe mai il successo; in terra ospitale ma non sua patria; con lo strazio dell'italiano di lasciar l'Italia ancora ostello di dolore, e lo struggimento dell'esule di non avere sbramato la ventenne sete di rivedere la sua Firenze. Spentosi l'altro quasi novantenne, dopo una vita placida e semplice, sopravvissuto di tanto al suo capolavoro da poter assaporarne il trionfo mondiale e contemplare se stesso già collocato degnamente nella storia letteraria d'Italia; col sogno dell'unità italiana avverato; e in casa sua, nel bel mezzo della sua Milano, quasi anche materialmente all'ombra del suo Duomo, la cui campana gli misurò e consolò l'agonia, come una voce materna. Eppure di tanta diversità di sorte noi non siamo offesi, perchè sentiamo che se l'uno dovette la sua grandezza all'attrito provocato nello spirito suo fiero e battagliero dall'urto della sventura, era necessario all'animo dolce e mite dell'altro una carezzevole calma di destino, perchè la sua fiamma potesse risplendere; e che non sarebbe bastato al Manzoni il verso o la prosa ad *allegrargli l'ira,* se la sorte fosse stata per lui matrigna come per Dante.

⁂

Il grande vegliardo che si spegneva nella casa di piazza Belgioioso, il 22 maggio del 1873, se non proprio un fanciullo prodigio era stato un prodigioso adolescente, quando esordiva a quindici anni con versi come il *Trionfo della Libertà* e il sonetto al Lomonaco, in cui, con senno e vigore virile, ammoniva l'Italia d'esser *pentita sempre e non cangiata mai.* Esordiva imitando lo stile del Monti e fedele seguace della scuola classica, quale restò fin circa al 1810, coi quattro Sermoni, l'idillio *L'Adda,* alcune liriche, il carme *A Parteneide,* quello *In morte di Carlo Imbonati,* il poemetto *Urania:* componimenti da cui traspare (dagli ultimi soprattutto)

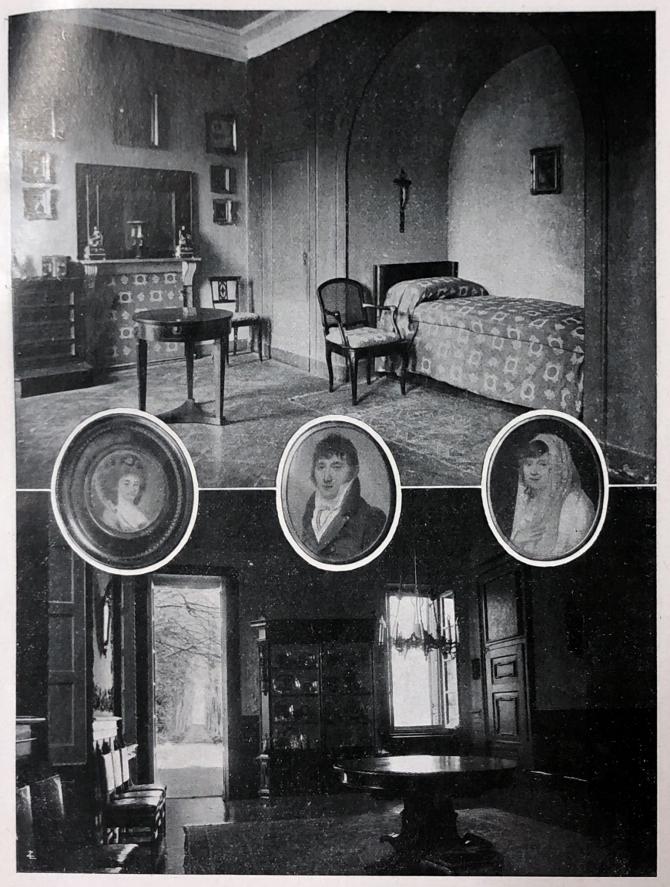
che se egli avesse persistito in quella via, sarebbe stato della scuola classica il più grande poeta: tanta è la sincerità dell'ispirazione, la profondità del sentimento, la plasticità colorita della fantasia, la nobiltà dell'elocuzione, la sonorità non vacua del verso: un Monti più intimo e più corretto, se pure men fluido ed abbondante; e quando il Monti per l'appunto sentenziò del giovane Manzoni che egli cominciava come lui, Monti, avrebbe voluto finire, non era men veritiero che generoso. Nè è a dimenticare che il Foscolo dei Sepolcri, se ricordava con lode il Manzoni dell'*Imbonati* nelle note al Carme, lo riecheggiava qua e là nel Carme stesso.

Ma avviene di molti sommi che spesso con la parte più grande e più caratteristica di sè offuscano e coprono una parte di se stessi: *fanno dell'un de' lati all'altro schermo*. Il Manzoni romantico, o cosiddetto romantico, di dopo il 1810, fa trascurare il Manzoni classicista, pur tanto meritevole di attenzione e di lode. Tanto più che alla conversione letteraria fu contemporanea la conversione filosofica. Tutti sanno che intorno al 1810 il Manzoni, di vagamente teista che era divenuto (seppure non addirittura ateo) per influsso soprattutto dell'ambiente sensista francese con cui aveva avuto così intimo e abbondante contatto, ritornò al cattolicismo: le cui dottrine egli poi fedelmente professò e propugnò fino al termine della vita. E poichè il cattolico neofita ebbe orrore dell'incredulo e il romantico ebbe fastidio del classicista, l'offuscamento del primo Manzoni è aiutato dalla volontà dell'autore.

Eppure l'uomo e il poeta anteriore alla duplice conversione letteraria e filosofica, e quello posteriore, sono molto più intimamente connessi che comunemente non paia. Il giovine Manzoni incredulo ha però un profondissimo senso morale; e lo spasimo per la virtù e l'orrore pel vizio sono l'ispirazione più costante della sua poesia giovanile. È una morale che, non governata da una legge assoluta e precisa quali possono essere i precetti della religione, potrà qualche volta aberrare nella valutazione del singolo fatto; come quando ei non ha ritegno di dedicare un carme all'Imbonati, amante notorio di sua madre, vivente ancora il padre suo. Ma insomma (e il carme stesso dell'Imbonati ne è splendida prova) il giovine poeta è tutto pervaso dall'intima convinzione che c'è nel mondo morale un bene che va seguito e adorato, e un male che bisogna odiare e fuggire. E i Sermoni, fustigatori della corruzione dei tempi suoi, e l'Urania, celebrazione della virtù elevante l'uomo sulla fiera, sono caratteristici prodotti delle due facce, positiva e negativa, di quel tenacissimo e ardentissimo sentimento morale. Or questo senso morale collega strettamente il Manzoni incredulo al Manzoni cattolico; tanto strettamente, da potersi anzi dire che il movente della conversione fu soprattutto il sentimento etico. Quando il Manzoni si accorse che senza una fede religiosa ogni fondamento logico, obiettivo, assoluto, del senso morale vacilla, e il mondo finisce col diventare moralmente tutto d'un colore, in cui i raggi del bene e le ombre del male si confondono in una grigia penombra, fu atterrito da tale spettacolo, e volle, tenacemente volle quel saldo fondamento alle sue morali condanne e ai suoi morali entusiasmi, e non lo lasciò più per tutta la vita. Non nego anche i fondameni razionali che il Manzoni potè trovare alla sua fede; ma dico che nel totale, se di altri può dirsi che sono morali perchè sono religiosi, del Manzoni può affermarsi che divenne religioso principalmente perchè fu morale.

Intimamente collegati anche il Manzoni classicista e il Manzoni romantico; giacchè se questi ripudiò quanto nel primo era imitazione esteriore, convenzionalismo retorico, cosa morta come la Mitologia, si perpetua però nel Manzoni romantico quello che è il carattere più intimo dell'arte classica: la limpida semplicità dell'organismo, il senso dell'unità, del decoro, della temperanza, della chiarezza. Si potrebbe concettosamente dire che la conversione letteraria del Manzoni si limitò a un cambiamento di desinenza: di classicista divenne classico.

***

Ma il grande Manzoni, il Manzoni massimo, non incomincia col 1810. C'è un primo periodo in cui la duplice conversione, coll'irrompere trionfale del dogma nel suo intelletto e delle nuove dottrine poetiche nella sua facoltà artistica, produce un turbamento profondo a danno dell'arte. È il periodo dei primi quattro Inni Sacri, in cui il nuovo sentimento religioso si manifesta più

In alto: LA CAMERA DA LETTO DI ALESSANDRO MANZONI NELLA VILLA DI BRUSUGLIO. *In basso:* LA SALA DA PRANZO DELLA VILLA; SULLO SFONDO IL VIALE DEI PLATANI CARO AL MANZONI. *Negli ovali, da sinistra a destra:* LA MADRE DEL MANZONI, ALESSANDRO MANZONI, LA SUA PRIMA MOGLIE.

spesso come riproduzione pura e semplice di un soprannaturale che sarà poetico per il credente, ma non è dal Manzoni trasformato in poesia universale ed umana; mentre nella forma stilistica e nella lingua i nuovi propositi anche un po' esagerati di divenir

LO STUDIO DI ALESSANDRO MANZONI NELLA VILLA DI BRUSUGLIO.

RITRATTO DEL MANZONI IN COSTUME FOSCOLIANO CONSERVATO NELLA SALA MANZONIANA DELLA BIBLIOTECA DI BRERA.

piano, accessibile, popolare, non riescono a improntare omogeneamente la sua poesia, e lottano con sopravvivenze assai frequenti di consuetudini classicheggianti. Le quali, in argomenti civili, riprendono il sopravvento nella canzone per la caduta del governo francese dell'aprile 1814, e nel frammento di canzone sul Proclama di Rimini.

Il Manzoni massimo è dunque quello del decennio 1817-27: è il Manzoni della *Pentecoste*, dell'ode *Marzo 1821*, del *5 Maggio*, delle due tragedie *Carmagnola* e *Adelchi*, dei *Promessi Sposi*: è il Manzoni in cui si è composta la calma delle due conversioni e ristabilito l'equilibrio; in cui la fede più che come dogma è sentita e celebrata come sostegno metafisico e, a un tempo, guida pratica della morale, e come lenimento di tutti gli umani dolori, in sè e in altrui; e in cui la sua arte, pur non rinunziando a farsi meno aristocratica dell'arte classicheggiante, che presuppone per essere intesa un mondo di fatti e d'idee fuori della vita e tutto di scuola, e per essere apprezzata una conoscenza di regole convenzionali, sa essere a un tempo liberamente romantica e correttamente classica, sciolta da ogni convenzione e scevra di ogni volgarità.

Due periodi possiamo distinguere in tale sublime decennio: un periodo poetico, 1817-'21, e il periodo dei Promessi Sposi.

Del Manzoni poeta, anche considerato in questo momento di più splendida fioritura, si suol ritenere che sia decisamente inferiore al prosatore. Se la grandezza di un poeta

LA SALA MANZONIANA DELLA BIBLIOTECA DI BRERA IN MILANO.

FRANCESCO HAYEZ. - RITRATTO DI ALESSANDRO MANZONI (PINACOTECA CIVICA - MILANO).

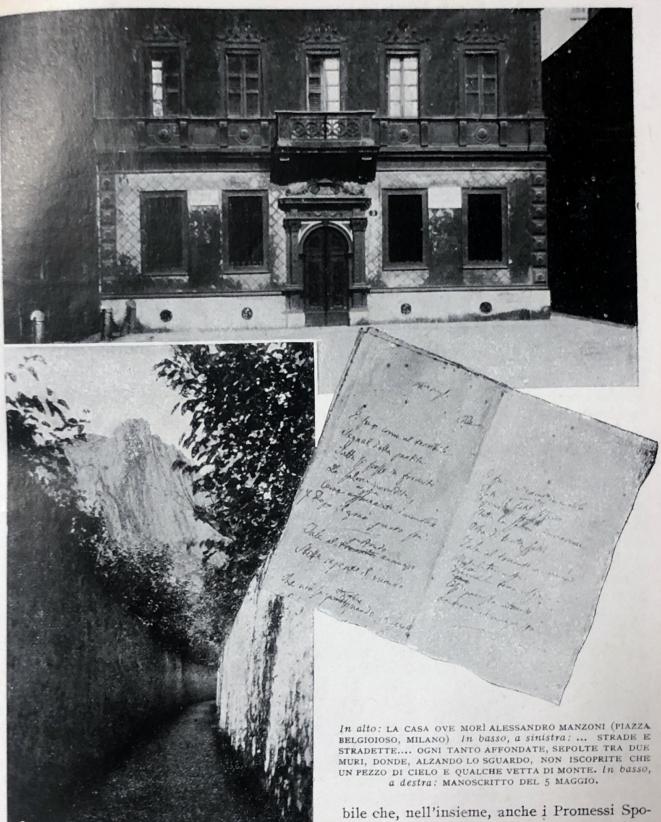
va misurata quantitativamente, non c'è che replicare; chè due tragedie e sei liriche (contando fra queste i tre cori delle tragedie) non sono un grande bagaglio. E se, anche mettendo da parte tale grossolano criterio, intendiamo per poesia una concitata o smaniosa o rumorosa o elegiaca effusione diretta di sentimenti nella lirica, o una rappresentazione di casi straordinari e di fortissime passioni operanti nella poesia drammatica, tutto questo nella poesia del Manzoni c'è in grado minore che in molti altri poeti. Ma non così sentiva egli la poesia, e non così doveva desiderare che la sentissero i suoi critici. Poesia era per lui soprattutto profondità di commozione, e le commozioni più profonde perchè più totali, perchè cioè più investenti tutte le facoltà dell'anima egli sentiva, e chi potrebbe dargli torto? nella contemplazione meditativa dei grandi casi umani, cioè in quelle situazioni in cui oltre che comunicarsi al poeta e al lettore la commozione sentimentale dei personaggi, c'è una vibrazione profonda nascente dal significato morale di quei casi, dal pensiero delle loro cause e dei loro effetti e delle loro analogie e delle loro ripercussioni sull'umanità e su noi stessi. Non per nulla poeta massimo era per lui lo Shakespeare. Onde nella sua poesia, più che espressione diretta di avvenimenti passionali in azione, c'è presentazione meditativa di casi e di persone. Si pensi a Napoleone del *5 maggio*, a Ermengarda del coro famoso dell'Adelchi, agli

avvenimenti storici rappresentati nelle tragedie e moralmente e storicamente meditati negli altri due cori, alle argomentazioni patriottiche del *Marzo 1821*. Certo, quando il Manzoni così criticamente opinava e così artisticamente operava, non si avvedeva di ricadere in quella aristocrazia di arte, da cui per altra via aveva voluto allontanarsi; e di essere anzi più intimamente aristocratico dei classicisti. Giacchè a intender questi basta una discreta provvista di mitologia e di lingua arcaizzante, a gustar lui è necessaria l'aristocrazia dello spirito, chè solo un animo alto può meditativamente commuoversi dinanzi a un quadro compostamente lirico, che susciti profonde riflessioni sulla storia umana o sull'umana natura. Ancor oggi, io lo sperimento di continuo nelle scuole, il più dei giovani si commuovono assai più alle fragorose se pur vigorose escandescenze della lirica carducciana che alla apparentemente pacata compostezza della lirica manzoniana: ma quando io vedo un giovane comprendere quale vigore di commozione profonda ribolla sotto quella compostezza, e preferire il Manzoni al Carducci, io dico fra me: questo è un eletto.

Dato questo modo di intendere la poesia, era naturale che il Manzoni presto, anche per la creazione artistica, dovesse abbandonare il verso per la prosa. A chi concepisce la poesia propriamente detta non soltanto come una forma diversa di espressione, ma come una visione diversa della vita, che ammette invenzione o intervento di favoloso, sbrigliamento dell'immaginazione, esagerazione o perfino distruzione della facoltà intellettiva, si comprende che lo stile sintetico del verso, e la sonorità musicale del verso e della rima, siano necessarii a sorvolare sulle sconnessioni logiche e a cullare e quasi stordire i sensi. Ma intesa la poesia come commozione meditativa sopra una realtà vera o verosimile, lo stile poetico non apporta che una certa nobiltà di andatura e una musicalità che è fine a se stessa: troppo piccoli compensi alla maggior pienezza di analisi che la prosa consente. Si aggiunga che il cosiddetto capo del Romanticismo italiano era così intimamente classico, che, pur avendo liberato il dramma dalle irrazionali pastoie delle unità pseudo-aristoteliche, non si poteva rassegnare a quella sfrenata ampiezza e varietà di rappresentazione di cui anche il suo Shakespeare gli porgeva autorevoli esempii. È una concezione limpidamente organica dell'unità di azione, e una ripugnanza invincibile alla mistura del solenne col familiare e col comico, racchiudevano per lui il genere teatrale in una cornice qualitativamente e quantitativamente limitata, in cui la rappresentazione storica (che al Manzoni, come la più utilmente commovente, pareva la più alta materia di poesia) perdeva la sua libertà e la sua pienezza. Onde il genere tanto più libero del romanzo storico in prosa doveva irresistibilmente attrarlo, e lo attrasse e lo assorbì per sei anni, facendogli abbandonare per sempre il verso.

E l'Italia, anzi l'umanità, ebbe i Promessi Sposi.

Che dire dei Promessi Sposi che non sia stato già detto? Come tornare a lodare, senza essere presuntuosamente banale, quello specchio della vita e dell'anima umana, in cui sfila dinanzi all'occhio del lettore, or nella pienezza delle figure principali, or nel più sommario disegno delle secondarie, or negli scorci e macchiette delle puramente episodiche, la più meravigliosamente vera e profonda rappresentazione di caratteri che mai scrittore abbia creato dopo lo Shakespeare? e in cui la verità fotografica della rappresentazione obbiettiva è sempre accompagnata, ma non turbata da un intimo sentimento lirico e morale? Che dire della potenza descrittiva, tanto più efficace quanto meno fa mostra di consapevolezza e di proposito? Che delle mirabili similitudini, che rivelano tanta potenza di associazione fra le idee più diverse e son sempre così vivamente descrittive e liriche al tempo stesso? Che delle riflessioni di psicologia individuale e collettiva, di una profondità e verità tanto naturale e pur tanto sorprendente? Che di quell'umorismo così implacabile e pur così indulgente, cui nulla sfugge dell'umana debolezza e miseria, ma che nulla lascia senza compatimento e senza spiegazione, e che mal sapresti definire se sia più sorriso o sospiro? Che di quello stile così apparentemente bonario e familiare, e pur così sapientemente congegnato e studiato, così ricco d'arte e così privo d'artificio, così pieghevole a ogni tono e gradazione di contenuto; che per trovare una simile sapienza e direi quasi densità di sapienza in un altro stile,

In alto: LA CASA OVE MORÌ ALESSANDRO MANZONI (PIAZZA BELGIOIOSO, MILANO) *In basso, a sinistra:* ... STRADE E STRADETTE.... OGNI TANTO AFFONDATE, SEPOLTE TRA DUE MURI, DONDE, ALZANDO LO SGUARDO, NON ISCOPRITE CHE UN PEZZO DI CIELO E QUALCHE VETTA DI MONTE. *In basso, a destra:* MANOSCRITTO DEL 5 MAGGIO.

bisogna cercar nella poesia quello di Virgilio e quello del Parini nel Giorno?

Certo, quantunque l'autore, con la scelta degli umili protagonisti che dàn nome al romanzo e col tono apparentemente familiare della narrazione, si proponesse di comporre opera schiettamente democratica, è innegabile che, nell'insieme, anche i Promessi Sposi sono opera d'arte profondamente aristocratica: nel senso che la comprensione totale del suo immenso valore non è di tutti, anzi non è di molti. Non si possono valutare a pieno i Promessi Sposi senza una squisita finezza di gusto, sensibile alle delicatezze, agli accenni, alle sfumature, alla sobrietà degli effetti; non si possono comprendere a pieno, senza molta ed intelligente e

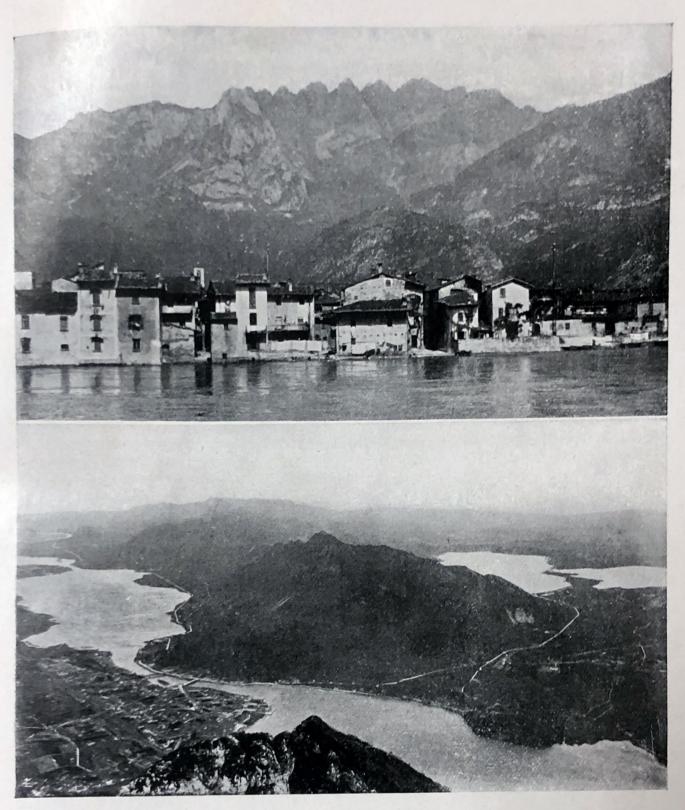
commossa esperienza della vita e del cuore umano. Ma appunto per questo il romanzo immortale è cosa che accompagna per tutta la vita chi è degno d'intenderlo, e riletto nelle varie età, piace sempre più e sempre più intimamente: diletta nella giovinezza, sorprende e commuove nella virilità, stupisce ed esalta nella vecchiaia. E se gli spiriti magni, come sognavano gli antichi poeti, popolassero nell'altra vita un Eliso, ove la lettura fosse uno dei diletti, credo che in quell'Eliso si leggerebbero i Promessi Sposi con rinnovata ammirazione. Ma questa intima aristocrazia di valore, non toglie che nel romanzo vi siano parti accessibili al gaudio e all'intelligenza anche dei molti; e lo mostra la popolarità dei principali personaggi, di cui si ragiona e si additano le dimore e i luoghi che furon teatro delle loro vicende, come di persone realmente esistite e che si siano conosciute: vere fino al segno che spesso si citano a paragone per illustrare fatti e persone reali. Giacchè anche questo è da notare in quei caratteri, che mentre essi sono improntati di tanta individualità concreta, e non sono niente affatto genericamente tipici; son però anche tali da divenir simboli di tutta una categoria di persone. Renzo, Agnese, l'Innominato, Padre Cristoforo, Perpetua, il Conte Zio, il Conte Attilio, Don Ferrante, Donna Prassede, e via e via, sono quei tali individui e non altri, eppure ci vengon mille volte alle labbra come espressione tipica di qualità e vizi e virtù umane. E non parliamo di Don Abbondio, che nella sua così rigorosa e così volgare dialettica della paura e dell'egoismo, può essere addirittura elevato a simbolo dell'umanità nel suo aspetto meno eroico, con l'anima non illuminata da un ideale.

Allo stesso modo, mentre il romanzo è tutto una pittura impareggiabile d'un momento e d'un ambiente storico, noi sentiamo in quel momento e in quell'ambiente l'incarnazione transitoria di leggi e caratteri dell'uomo e dell'umana società in genere.

***

I Promessi Sposi finirono di pubblicarsi nel 1827. Il Manzoni visse ancora 46 anni, ma lo scrittore d'arte tacque ormai per sempre. Il Manzoni critico e storico e moralista, che già nel periodo sublime aveva dato stupende prove col *Discorso su alcuni punti della storia longobardica in Italia*, con le *Osservazioni sulla morale cattolica*, con la *Lettre à mr. Chauvet sur l'unité de temps et de lieu dans la tragédie*; questo Manzoni si continuerà nella *Storia della Colonna Infame*, nel *Discorso del Romanzo storico*, nel *Saggio comparativo sulla Rivoluzione francese del 1789 e l'italiana del 1859*, nei molti scritti sulla lingua italiana. E continuerà ad essere profondamente morale nel fine e nel sentimento, meravigliosamente e quasi inesorabilmente logico nella dialettica, preciso, acuto e profondo nella ricostruzione storica, signorile nella discussione, di una limpidezza paragonabile solo a quella di Galileo nell'esposizione. Ma il Manzoni artista nel senso più proprio della parola, è ormai finito.

Come tanta luce volle ormai negare i suoi raggi? Si era spenta? Pare inverosimile, chi pensi quanto vigore d'intelletto conservasse egli ancora, e come l'arte sua fosse soprattutto di poesia meditativa, di osservazione del vero, e, in quanto creazione, creazione di caratteri molto più che di fatti: cose tutte che non implicano un vero rigoglio di facoltà giovanili. Sentì che non avrebbe mai potuto scrivere un secondo romanzo come i Promessi Sposi? Ma il campo dell'arte letteraria è così vasto! non avrebbe potuto spaziare in altro genere?

Ma pur ammettendo il concorso di qualcosa di queste ragioni, certo è pure che si continuava in lui, con quell'implacabile logica che or ora additavamo fra i suoi caratteri e che signoreggiava in tutte le manifestazioni della sua vita, quella gravitazione verso il culto assoluto del vero, che fu in lui norma morale intellettuale ed estetica a un tempo. Dato il suo modo di concepire la poesia più alta e più vera come commozione pel profondo senso morale d'un avvenimento umano, è chiaro che questo senso e la conseguente commozione saranno tanto più intensi quanto più l'intelletto sarà consapevole di trovarsi in presenza di un fatto vero. E il verosimile dell'arte, d'un'arte grande quanto si voglia, non può mai ingannare l'intelletto fino al punto di essere scambiato col vero. Massima fonte di meditazione morale e di commozione estetica, e sola fonte di vero senza mistura, ben presto il Manzoni vide e sentì nella storia. E a lui poco

In alto: PESCARENICO, UNA TERRICCIUOLA SULLA RIVA SINISTRA DELLL'ADDA. *In basso:* QUEL RAMO DEL LAGO DI COMO...

importò di non essere più ammirato come poeta creatore purchè l'opera sua potesse riuscire più interessante e più proficua all'umanità, e si contentò di morire come artista quasi mezzo secolo prima di morire come uomo. Continuava e terminava il logico svolgimento di quella linea da lui già seguita nella conversione letteraria, e più tardi nell'abbandono del verso per la prosa.

Se teoreticamente parlando non ci fosse in tutto questo qualcosa di eccessivo, di unilaterale, non è qui il luogo di discutere. Moralmente egli giganteggia anche in questo, e anche con quei dieci lustri di silenzio poetico parla ad altissima voce la grandezza dell'uomo.

Degli altri aspetti della sua figura morale, dell'innocenza dei suoi costumi, della

esemplarità di padre e di marito, della integrità del cittadino, della pudica modestia, della carità, della mitezza, quale italiano non conosce a pieno? Convinto, fervente cattolico, certo che la sua fede rappresentasse l'unica verità sodisfacente in tutto all'intelletto e al sentimento morale, certo che tutto quanto non era la sua fede o era contro di lei fosse errore, egli (conforme in tutto agl'insegnamenti di quella fede stessa) non trasse da quella convinzione così obiettivamente superba alcuna ragione soggettiva se non di umiltà e di mansuetudine: dissimile in questo da tanti fedeli, che del creduto possesso del vero Iddio si fanno arma di sprezzante orgoglio anzichè di commossa pietà verso chi non lo possiede; e pur ritenendo fermamente di portare nell'anima il tesoro più incalcolabile, egli rimase sempre evangelicamente *pauper spiritu*.

Quantunque sincero e costante patriota, il Manzoni fu accusato da qualcuno dell'essersi tenuto in disparte dall'azione. E uomo di azione certamente non fu, e per natura e per condizioni di vita. Ma si pensi quante volte il fine più largamente umano dei suoi scritti d'arte fu come nei Promessi Sposi e nelle due tragedie, prima di tutto italiano! Si pensi quanta Italia, quanto amore all'Italia vi sia nei suoi saggi storici; quanto nei suoi scritti linguistici propugnanti l'unità della lingua prima di tutto come mezzo d'unità nazionale! Si pensi che cosa significò per l'Italia l'aderire di un tanto cattolico, del più grande fra i cattolici, alla causa italiana, con l'unità italiana e Roma capitale per meta! E ci si domanderà allora quanti uomini d'azione abbiano per avventura giovato all'Italia più di quel che le giovò Alessandro Manzoni.

⁂

In un sonetto scritto a 17 anni, il vate giovinetto, ardente di gloria poetica, così apostrofava la Musa:

Novo intatto sentier segnami, o Musa,
 Onde non stia tua fiamma in me sepolta.
 È forse a somma gloria ogni via chiusa,
 Che ancor non sia d'altri vestigj folta?
Dante ha la tromba, e il cigno di Valchiusa
 La dolce lira; e dietro han turba molta.
 Flora ad Ascra agguagliosse; e Orobbia incolta
 Emulò Smirna, e vinse Siracusa.
Primo signor de l'italo coturno,
 Te vanta il secol nostro, e te cui diè
 Venosa il plettro, e chi il flagello audace?
Clio, che tratti la tromba e il plettro eburno,
 Deh! fa che, s'io cadrò sul colle Ascreo,
 Dicasi almen: Su l'orma propria ei giace!

Sonetto che ci rivela come il giovine poeta cercasse un genere letterario in cui ancor fosse da coglier la palma. Ivi egli enumera come grandi poeti che hanno impresso orme immortali su altre vie: Dante, epico; Petrarca, sommo lirico amoroso; Rucellai e Alamanni fiorentini, che nella poesia didascalica hanno eguagliato Esiodo di Ascra; Tasso (detto orobio, cioè bergamasco, dalla patria paterna) emulo di Omero con la Gerusalemme, e superiore a Teocrito con l'Aminta; Alfieri, primo fra i tragici; Parini, che ebbe a modello Orazio nelle odi e solo se stesso nel Giorno. È una schiera di grandi fra i quali l'adolescente poeta, pure in un impeto di baldanza giovanile, pensava che fosse sommo onore entrare alla pari: simile a Dante quando, nel Limbo, rappresenta il suo accoglimento nella schiera illustre di Omero, Virgilio, Orazio, Ovidio e Lucano. Ma come oggi, nella costellazione dantesca, noi pensiamo che il solo Omero possa, se mai, vantarsi di risplendere al pari di Dante; così nella costellazione manzoniana riteniamo che il solo Dante possa vantarsi di risplendere come o più di Manzoni. E un nuovo sentiero, non impresso d'altri vestigi quali i suoi, egli battè infatti, coi Promessi Sposi. Ma non già, come colui che ha più ardire che forze, egli giace sull'orma propria, bensì sull'orma propria si leva gigante, onore d'Italia e della poesia universale.

MANFREDI PORENA.

(Fotografie eseguite dal fotografo G. Colombi di Milano).

La Prima Mostra Internazionale delle Arti Decorative

La data inaugurale della Prima Mostra Biennale delle Arti Decorative nella Villa Reale di Monza è stata definitivamente fissata — aderendo anche al desiderio di S. A. R. il Principe Ereditario che presenzierà la cerimonia — per il giorno 19 di maggio.

Alla cerimonia prenderanno parte alcuni membri del Governo, ed i rappresentanti delle Nazioni che partecipano alla Mostra, che sono: Francia, Belgio, Ungheria, Cecoslovacchia, Polonia, Svezia, Austria, Inghilterra, Rumania.

Le speciali concessioni (ribassi del 60 e 40 per cento) decorreranno da quella data fino a tutto l'ottobre 1923.

A Monza intanto i lavori di allestimento sono spinti colla massima celerità, onde la Mostra sia completa per la data di inaugurazione.

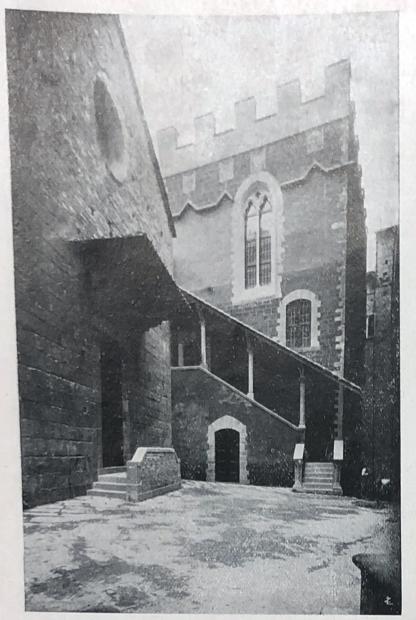
IL PALAGIO DI PARTE GUELFA A FIRENZE

STEMMA DELLA PARTE GUELFA.

Il restauro e il ripristino del Palagio dei Capitani di Parte Guelfa, uno dei palazzi più famosi della Repubblica fiorentina, è oggi un fatto compiuto e questo insigne monumento, situato fra la piazza S. Biagio, il vicolo della Seta, la via di Capaccio e la via delle Terme, già accoglie il Gabinetto scientifico-letterario Vieusseux di proprietà comunale e accoglierà fra breve anche l' Ufficio d' arte del Comune di Firenze, ora situato in Palazzo Vecchio.

Salvato per miracolo con la chiesetta di Santa Maria sopra Porta (poi S. Biagio), che in esso è incorporata, dalla furia demolitrice, che imperversò in Firenze circa venticinque anni or sono, e dichiarato monumento nazionale, questo antico Palazzo cominciato alla fine del Dugento, continuato da Filippo Brunelleschi, fu la sede del Magistrato di Parte Guelfa e delle Arti del Popolo, accolse vari e numerosi uffici pubblici, fu sede della Comunità nel periodo della dominazione lorenese e ospitò fino a due anni or sono la caserma e l' arsenale dei pompieri ed una scuola comunale.

Questo edificio, nobile per le forme, venerando per la storia, fu veramente il palazzo del popolo, il cuore del partito che fu più veramente italiano. Esso, come altri palazzi pubblici di Firenze, riassume in sè la storia dell' architettura fiorentina dalle salde au-

PARTICOLARE DELLA MADONNA DI LUCA DELLA ROBBIA NEL SALONE DEL BRUNELLESCHI.

FACCIATA DEL PALAZZO CON LA SCALA E LA TETTOIA RICOSTRUITE.

stere forme dugentesche della parte più antica alla pura grazia dell'aggiunta brunelleschiana, alla snellezza della loggetta che vi aggiunse il Vasari ed all'aureo stemma mediceo del Giambologna.

Domina in questa armonia di forme l'alta voce del Brunelleschi, anima multiforme ed artista sublime che seppe rendere la maestà romana nelle costruzioni ciclopiche della cupola e del palazzo Pitti ed espresse eleganza equilibrata nella cappella dei Pazzi e nella chiesa di S. Spirito.

Soltanto nell'anno della celebrazione dantesca, benchè desiderato e stabilito da tempo, il restauro di questo edificio venne, con altri, compreso nella lista dei lavori che, sotto gli auspici di Dante, dovevano esser compiuti dal Comune fiorentino col concorso dello Stato. Il progetto di questa grandiosa opera di restauro escluse ogni idea di completamento della parte superiore della costruzione per la mancanza di elementi positivi che potessero determinarne con certezza la linea architettonica e decorativa; ed i lavori si intensificarono nella ricerca e nel ricupero degli elementi architettonici dell'interno, con la guida e la competenza dell'Ufficio di Belle Arti del Comune, che pienamente è riuscito a far opera in tutto degna delle tradizioni artistiche di Firenze.

Lasciata dunque nella sua squisita integrità la Loggetta del Vasari, all'angolo dell'edificio di via di Capaccio, la parte più antica della residenza dei Capitani e Priori di Parte — di quel famoso Magistrato che sorto nel '200, fra la compagine guelfa per sostenere lo Stato, dello

IL CORTILE RESTAURATO.

SALONE DEL BRUNELLESCHI CON LA MADONNA DI LUCA DELLA ROBBIA.

Stato costituì anche una specie di tesoro, ed ebbe piena autorità civile e criminale contro i sospetti di ghibellinismo — questa parte che consiste nell'edificio merlato, ha riavuto la sua bella scala esterna coperta da una tettoia, che dà accesso alla *Sala grande* del primo piano affrescata da Giotto. Dalla Sala grande si entra, per mezzo di un androne, nella parte costruita per i Capitani del Popolo da Filippo Brunelleschi forse nel 1418, e la costruzione, la più antica del Rinascimento, con la sua bella trabeazione ricorrente sotto i finestroni ad arco pieno (ora riaperti) ed i pilastri angolosi, rappresenta il primo inizio di quella tradizione costruttiva brunelleschiana, tutta misura ed armonia, che continuò in Firenze per tutto il '400. Nell'androne, vasta anticamera, è stato rimesso in valore il magnifico cornicione che ricorre sotto il palco e sono stati riaperti i tre finestroni dalle robuste modanature di pietra serena che dànno sul cortile. In una delle pareti è stato ritrovato un grande e bel camino gotico e così è stata ritrovata la superba decorazione del palco fatta a guisa di un broccato dai larghi fioram d'oro su fondo scuro intramezzato da formelle rosse, unico esempio di simile decorazione finora conosciuto.

PARTE DEL PALAGIO VERSO VIA DELLE TERME.

A destra dell' anticamera sono le porte dalle quali si entra nell'*Udienza*, e in fondo quella del *Salone*

del Brunelleschi. L'*Udienza* è un altro capolavoro di decorazione: il palco ricchissimo, tutto oro e azzurro, rimesso nel suo primitivo stato, è diviso in cinquanta lacunari intagliati e ornati di rosoni, ognuno dei quali ha nel mezzo un raggiante; e negli archetti sono scolpite le armi promiscue e ripetute della Repubblica e dei protettori di Firenze, del Popolo, dei Priori, della Casa d'Angiò e della Parte Guelfa, la cui arme, con l'aquila in rosso che tiene sotto gli artigli un drago verde, campeggia anche nel mezzo del palco.

Il *Salone* del Brunelleschi è lungo ventisei metri e largo tredici; è illuminato da sei grandiose finestre che sono esse sole capolavori di architettura e le pareti sono divise da sedici pilastri scanalati di pietra serena con capitelli corinzi e coperti da un grandioso palco in legno a lacunari, disegnato da Giorgio Vasari e costruito da Antonio Crocino e da Alessandro Botticelli. Una sola opera d'arte orna questo *Salone* del Brunellesco: la *Madonna* di Luca della Robbia, che fu per oltre quattro secoli sulla porta della chiesa di via San Buonconsiglio di S. Pierino in Mercato Vecchio e che, dal giorno della demolizione della chiesetta, era depositata nel Museo Nazionale.

PORTA NELLA SALA D'UDIENZA.

Le altre sale superiori, spaziose e suggestive, a cui si accede dalla porta del Monte mediante la caratteristica scala ricostruita sugli antichi avanzi, hanno palchi di legname, camini, acquai e porte in pietra serena.

La sala terrena, che fu la residenza dei Consoli dell'Arte, ha ritrovato la bella decorazione della vôlta, nella quale campeggia l'arme della Chiesa circondata da quella del Comune, dalle imprese dei sedici gonfaloni delle milizie e delle ventuno Capitudini delle Arti maggiori e minori. Il campo della vôlta è affrescato di azzurro seminato di fiordaliso e fregiato dell'Ambello rosso d'Angiò, e nella Sala è stata rimessa anche la *Maestà*, un grande affresco rappresentante la Madonna in trono fra S. Giovanni, S. Zanobi ed altri Santi.

Anche dell'ammirevole cortile sono state riaperte le leggiadre logge e in una parte è stato collocato un prezioso lavoro proveniente dalle demolizioni del centro.

Così il palagio, felicemente risorto, non è soltanto un'opera d'arte rinata, ma un edificio che si presta assai bene, con le sue quattro sale in un punto centrale della città nobilissima, per sede di congressi, esposizioni, conferenze, concerti, riunioni.

G. U.

Fotografie dell'Uff. Comunale di Belle Arti di Firenze.

A CHE VALE AVERE UNO
STOMACO... DI STRUZZO?
CON UN CUCCHIAINO DI
MAGNESIA POLLI
TUTTI DIGERISCONO
MEGLIO DI ME !

LE INIZIATIVE DELL' ENIT

Il secondo viaggio dei Medici alle stazioni idrominerali e il primo Nord-Sud

I lettori delle *Vie d'Italia* sanno come fra le numerose iniziative assunte dall'ENIT per la propaganda al nostro Paese, sia stata attuata sino dallo scorso anno quella dei *Viaggi d'istruzione per medici alle stazioni idrominerali*, allo scopo di diffondere tra le classi sanitarie la conoscenza delle cure d'acque italiane che nel campo della terapia idrominerale non hanno rivali.

Il 1° V. I. M. — abbreviazione ormai popolare fra i medici d'Italia — ebbe luogo con il più completo successo dal 3 al 12 luglio 1922: vi parteciparono 150 medici d'ogni regione e furono visitati Montecatini, Porretta, Riolo, Salsomaggiore, Sirmione, Recoaro, Abano, Roncegno, Levico e Portorose.

Quest'anno seguirà il secondo V. I. M. dal 25 giugno al 6 luglio, iniziandosi a Firenze e terminando a Milano: le stazioni termali da visitarsi saranno le seguenti: Monsummano, Bagni di Casciana, Bagni di S. Giuliano, Livorno (Acque della Salute), Acqui, Valdieri, Saint-Vincent, S. Pellegrino, Bagni di Bormio, S. Caterina di Valfurva, Casino Boario.

Il viaggio — a cui saranno ammessi 200 medici — si compirà in treno speciale concesso dalle FF. SS., che anche questa volta prestano alla buona riuscita dell'iniziativa dell'ENIT l'ausilio validissimo della loro cordiale collaborazione. Speciali servizi di autobus sono predisposti per i tratti Pieve-Monsummano a Monsummano, Pontedera a Bagni di Casciana, Borgo S. Dalmazzo a Valdieri-Terme lungo la pittoresca Valle del Gesso. Pure in autobus sarà effettuato il percorso da Tirano — ove giungerà il treno speciale del V. I. M. — a Bagni di Bormio, donde sarà anche fatta un'escursione al giogo dello Stelvio; da Bagni di Bormio a S. Caterina di Valfurva e poi, per il passo dell'Aprica, a Edolo, ove sarà ripreso il treno speciale per procedere a Casino Boario e di là a Milano, dove il viaggio avrà fine.

L'organizzazione del secondo V. I. M. è già stata completata dall'ENIT in tutti i dettagli, con la entusiastica cooperazione di tutte le località interessate che ne hanno agevolato il compito, favorendolo con le maggiori facilitazioni.

Nè è mancato il concorso preziosissimo di eminenti personalità mediche, le quali hanno consentito a tenere, nelle varie stazioni, le conferenze illustrative delle rispettive cure: dr. Marescotti a Monsummano, prof. Trambusti a Casciana, prof. Barduzzi a S. Giuliano, prof. Lumbroso a Livorno, dr. De Alessandri ad Acqui, dott. Marchisio a Valdieri, dott. Charles a Saint-Vincent, prof. Devoto a S. Pellegrino, prof. Morelli a Bormio, prof. Monti a S. Caterina, dott. Cadeo e prof. Martinelli a Casino Boario.

Nel viaggio tra Saint-Vincent e S. Pellegrino avrà luogo una sosta a Milano, durante la quale si farà una visita al Touring e agli Istituti Clinici di Perfezionamento.

La direzione del secondo V. I. M. è affidata, come già quella del primo, al professor Guido Ruata, segretario generale dell'ENIT.

Ma non s'arresta qui l'azione dell'ENIT per la propaganda alle nostre stazioni di cura. Quando, nello scorso anno, la Commissione per le stazioni idrominerali e climatiche, istituita presso l'Ente, propose la effettuazione — invano prima proposta o tentata da altri — dei viaggi di istruzione, poi inaugurati così felicemente con il primo V. I. M., venne caldeggiata in seno ad essa l'idea di estenderli anche ai medici stranieri, allo scopo di divulgare anche fra di essi la conoscenza del nostro magnifico patrimonio idrominerale.

L'ENIT studiò immediatamente la proposta della sua Commissione e concluse sarebbe stato preferibile, anzichè far partecipare i medici esteri ai V. I. M. organizzati per gli italiani (del resto aperti anche ad essi), di organizzare dei viaggi speciali a quelli riservati, e ciò per due ragioni: prima, che occorre il viaggio sia preparato sulle basi di un'organizzazione linguistica che tenga conto dei vari idiomi stranieri, poichè il viaggio italiano riuscirebbe poco proficuo, data la scarsa conoscenza che purtroppo all'estero si ha della nostra lingua. Seconda, che se è del maggior interesse di far conoscere ai medici italiani tutte le nostre stazioni idrominerali, dalle maggiori alle minori, purchè si trovino in condizioni tali che l'esser visitate... non torni a loro svantaggio, altrimenti è per i medici stranieri. Infatti, i clienti che ne possono essere inviati in Italia per cura, appartengono invariabilmente alle classi ricche, che possono cioè sopportare le spese di un viaggio e di un soggiorno all'estero, e che in generale hanno anche esigenze di agi e di comodità le quali difficilmente si troverebbero nei luoghi di cura più semplici.

Partendo da queste considerazioni l'ENIT ha organizzato quest'anno un *Viaggio di studio alle principali stazioni termali d'Italia*, per medici stranieri, il quale comprende la visita alle località seguenti: Acqui, S. Pellegrino, Levico, Roncegno, Sirmione, Salsomaggiore, Montecatini, Fiuggi, Agnano (presso Napoli). Il viaggio è dunque a tipo NORD-SUD, ed infatti così viene chiamato. Esso avrà principio ad Acqui il 31 maggio e finirà a Napoli il 14 giugno.

Un treno speciale di prima classe sarà allestito per il NORD-SUD, che potrà accogliere sino a 200 medici. Durante il percorso è prevista una sosta a Trento e una a Roma, ove agli ospiti stranieri saranno dati speciali ricevimenti. Il percorso Roncegno-Sirmione

sarà effettuato per la via di Trento-Mori-Riva, con traversata del lago di Garda in piroscafo speciale.

Il NORD-SUD sarà pure diretto dal prof. Ruata, e vi saranno addetti dei medici interpreti per le lingue francese, inglese e tedesca, oltre a un personale di viaggio poliglotta. Nelle varie stazioni termali le conferenze mediche illustrative saranno dette in italiano, ma i medici stranieri potranno seguirle sul testo in francese, inglese e tedesco, che sarà loro distribuito.

La propaganda per il NORD-SUD è stata specialmente fatta tra i medici d'Inghilterra, Svezia, Norvegia, Danimarca, Olanda, Belgio, Svizzera, Francia, Spagna, Egitto, di quei Paesi cioè donde per tradizione ed anche — conviene dirlo — per le condizioni favorevoli della valuta, maggiormente affluiscono i visitatori in Italia.

È superfluo rilevare come anche questo viaggio abbia riscosso il più grande favore nelle differenti stazioni termali e come dovunque sieno state offerte le migliori condizioni di soggiorno e si preparino degne accoglienze agli ospiti. Così le Ferrovie dello Stato, le nostre autorità diplomatiche e consolari, la stampa estera, hanno largamente contribuito, nella propria rispettiva sfera, al buon successo del viaggio.

Come per il V. I. M., scienziati di grido hanno aderito a tenere le conferenze illustrative nelle varie città d'acque: dott: De Alessandri ad Acqui, prof. Devoto a S. Pellegrino, dott. Gazzoletti a Levico, prof. Viola a Roncegno, dott. Pinali a Sirmione, prof. Zoia a Salsomaggiore, sen. prof. Queirolo a Montecatini, prof. Nazzari a Fiuggi, prof. Di Tommasi ad Agnano.

L'attività spiegata dall'ENIT anche in questo campo fecondo della propaganda ai nostri luoghi di cura, produrrà — ne siamo certi — i più benefici effetti, contribuendo in forma pratica ed efficacissima ad una adeguata valorizzazione di tante e mirabili risorse terapeutiche nostrane che l'estero ci invidia e che debbono diventare altrettanti fattori di prosperità per il Paese.

VITA DEL TOURING

I nostri lutti.

Una gravissima perdita ha fatto il nostro Corpo Consolare nella persona dell'on. *Giovanni Chiggiato*, Capo Console per Venezia. Una disgrazia automobilistica troncò la sua giovine vita (non aveva che 47 anni) pur così piena di opere e animata da un inestinguibile fervore di bene. Per il Touring egli serbò sempre una benevolenza cordialissima, che si tradusse in efficace collaborazione, anche quando le cure della Deputazione politica avrebbero potuto assorbirne la grande attività.

Mandiamo alla sua memoria un mesto saluto e un riconoscente omaggio.

Il "Capo del Governo„ al Touring.

Quando Benito Mussolini venne a Milano per inaugurare i lavori delle *Autostrade* lo pregammo di voler onorare d'una sua visita la nostra Sede e ne ebbimo il cortese consenso. C'era una palese connessione fra i due oggetti: c'era il legittimo desiderio da parte nostra di mostrare a Chi è il più attivo propulsore di ogni attività e l'assertore di ogni giusta rivendicazione del nostro Paese come il Touring tenga il suo posto nella vita della nuova Italia, come l'avesse tenuto nei momenti più gravi di un passato che è pur così recente

Accolto dal Consiglio e dai Membri delle nostre Commissioni qui convenuti la mattina del 27 marzo, S. E. Mussolini salì rapidamente alla nostra sala delle adunanze, e dopo brevi presentazioni si accinse ad ascoltare la parola del Presidente del Touring. L. V. Bertarelli, dopo un breve arguto esordio in cui ricordava l'esempio di insuperabile brevità che i novellieri del trecento attribuiscono a due Podestà fiorentini e lo ricordava dicendo di non poterlo imitare, illustrò sobriamente una serie di pubblicazioni ancora in bozze di stampa, che erano disposte sul tavolo della Presidenza e che rappresentavano il «lavoro in atto» della nostra Istituzione. Passarono così sotto gli occhi dell'illustre ascoltatore raccolte in fasci ancor freschi d'impressione tipografica le 600 pagine della *Guida d'Italia centrale, le* 150 della *Guida della Tripolitania* e le 150 della *Guida della Cirenaica*, le 600 dell'*Annuario Automobilistico*, le 800 del *Manuale Alberghiero*, le 1000 del rifacimento della *Guida del Piemonte e della Lombardia;* le 500 del secondo volume della *Guida per gli stranieri;* il quarto fascicolo dell'*Atlante Stradale;* il primo grande foglio della *Carta Automobilistica;* le prime tavole del grande *Atlante Internazionale;* il fascicolo d'aprile delle *Vie d'Italia* e, perchè proprio in quei giorni era uscita la relazione della Commissione d'inchiesta sulle spese di guerra, che lamentava la scarsa propaganda fatta al nostro immane sforzo bellico, anche il volume illustrato *La Guerra d'Italia*, tradotto nelle cinque principali lingue, in cui tale nostro sforzo era esaltato non con vanità di parole ma con efficacia di descrizione ed esattezza di dati. E di quel volume ne erano stati diffusi all'estero un milione di copie! A quella nota retrospettiva si contrapponeva una di imminente attuazione: il Congresso del Turismo Scolastico, che si sarebbe aperto nella

stessa settimana a Milano. Il Presidente del Touring offerse al Presidente del Consiglio un esemplare d'oro della medaglia che era stata per l'occasione coniata dallo stabilimento Johnson; un esemplare recante a tergo la dedica:

A
BENITO MUSSOLINI
ASSERTORE
DELLE PIÙ FRESCHE ENERGIE
IL
T. C. I.
CELEBRANDO LA FESTA
DELLE GIOVINEZZE D'ITALIA

L'oratore chiuse riaffermando i propositi di collaborazione del Touring col Governo italiano nella propaganda di fede e nel programma di lavoro.

L'on. Mussolini, che aveva seguito la chiara esposizione con vivo interessamento, rispose così:

Ebbene, io devo dire all'amico comm. Bertarelli che ha fatto molto bene a non imitare in laconicità gli esempi offerti da quegli antichi e lontani Podestà medioevali; egli non si è limitato ad un monosillabo ma con un discorso materiato di documenti e tutto pervaso dalla passione che anima i costruttori, mi ha fatto passare davanti agli occhi della mente tutto il lavoro del T. C. I., che io non esito a definire nelle sue linee e proporzioni grandioso e meraviglioso.

In ogni nazione vi sono dei centri vitali intorno ai quali si raccolgono le simpatie, gli interessi, le passioni: vi sono i centri vitali del Governo che hanno un compito definito: ma vi sono altri centri che hanno una funzione nobilissima; accenno alla Dante Alighieri che ha un compito definito nel campo della cultura e della diffusione della nostra lingua.

Oggi mi piace, in presenza di uno dei più grandi animatori di questa Istituzione, esaltare il Touring Club Italiano, come uno dei centri più vitali della Nazione.

Quando intorno ad una Istituzione che ha un fondo sanamente e santamente nazionale e patriottico si raccolgono 225.000 italiani — questo è un segno assoluto della vitalità della razza — dobbiamo guardare con sicurezza e serenità al nostro avvenire.

Sono lieto che il comm. Bertarelli mi abbia fatto conoscere il suo lavoro perchè io lo conoscevo imperfettamente; ma non si può conoscere tutto a questo mondo. Ora ho la impressione di trovarmi dinanzi ad un monumento che ha la sua solida e armoniosa architettura, che non è nemmeno finito perchè continuo è il movimento e cammina verso l'avvenire.

Sono certo stato più lungo di quei Podestà: chiudo manifestando al Touring e a Lei tutta la simpatia e l'ammirazione del Governo.

Cessati gli applausi, L. V. Bertarelli guidò il Capo del Governo in una rapida visita della nostra sede, e particolarmente degli uffici dove il lavoro ferveva come di consueto. Ma, prima di iniziarla, passando davanti a un tavolo su cui si trovava quell'albo che è destinato a raccogliere le firme dei più illustri e dei più augusti visitatori del Touring, il Presidente del Consiglio firmò: « Benito Mussolini, con ammirazione ».

L'inaugurazione della mostra delle forniture alberghiere.

La Mostra delle forniture alberghiere organizzata dal Touring Club Italiano presso la IV Fiera Campionaria, riuscì veramente interessante, giacchè all'adunata risposero ben 120 ditte, quasi tutte specializzate nella produzione di impianti ed arredi per albergo. Molte le interessanti novità che in tale campo furono possibili ammirare, sì che la Mostra riuscì non solo organicamente ed esteticamente ben disposta, ma anche interessante ed istruttiva per gli albergatori e il pubblico in generale. Di essa parleremo più diffusamente nei prossimi fascicoli de *Le Vie d'Italia:* ci piace però qui ricordare — mentre andiamo in macchina — che essa fu inaugurata, unitamente agli altri reparti della Fiera Campionaria Internazionale, da S. M. il Re che, guidato dal nostro Presidente L. V. Bertarelli, si compiacque attraversare l'ampio padiglione centrale della Mostra e dare una rapida occhiata agli altri reparti minori.

Il Re si complimentò vivamente dell'iniziativa presa dal Touring, della quale dimostrò di apprezzare l'importanza ed efficacia al fine del miglioramento degli alberghi italiani.

S. E. il Presidente del Consiglio che lo accompagnava, ebbe pure parole di compiacimento per l'iniziativa del nostro Sodalizio intorno alla prosperità del quale chiese con molta affabilità notizie al nostro Presidente.

Le pubblicazioni in corso.

Quando questo fascicolo sarà pervenuto nelle mani dei lettori, tipografia e legatoria ci avranno consegnati i primi esemplari di un volume particolarmente interessante, e la cui originale concezione sarà indubbiamente apprezzata dai nostri Soci. Intendiamo parlare del *Manuale dell'industria alberghiera* del quale fu già accennato su queste colonne, ma che, come accade di quasi tutte le pubblicazioni del Touring, riuscì di un maggior numero di pagine e di interesse ancor più grande di quello che era stato annunciato. Solo il prezzo rimane — ed è anche questo un miracolo al quale i nostri lettori sono ormai avvezzi — entro le proporzioni più modeste. Il volume è infatti posto in vendita a L. 8,50 più le spese di spedizione raccomandata in L. 2 (estero L. 3) prezzo davvero basso se si pensa che il volume conta 950 pagine, più di 300 illustrazioni e costituisce una vera e propria enciclopedia dell'albergatore.

Di esso parleremo nel prossimo fascicolo di Rivista, ma fin d'ora lo segnaliamo alla attenzione dei nostri Consoli e propagandisti,

perchè vogliamo procurare la più grande diffusione dell'opera, che è stata redatta in modo da poter riuscire altrettanto utile all'albergatore quanto al personale che lavora negli alberghi.

La tenue spesa consentirà a molti albergatori di acquistare in blocco un certo numero di copie per distribuirle in dono ai propri addetti: e sarà dono che riuscirà utile al miglioramento dell'albergo nel quale lavorano. Per tale acquisto in blocco saranno fatte particolari condizioni di favore.

Due altre importanti pubblicazioni stanno per essere messe in vendita ai Soci: intendiamo parlare dell'*Annuario dell'Automobilismo* e della terza edizione di *Piemonte, Lombardia, Canton Ticino* — i due volumi coi quali nel 1915 si iniziò la collezione della *Guida d'Italia del T. C. I.* — Anche di queste pubblicazioni ci riserbiamo di parlare più ampiamente nel prossimo fascicolo de *Le Vie d'Italia*, illustrando la ricchezza di notizie, la somma utilità pratica dell'*Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo*, e il poderoso lavoro condotto a termine per l'aggiornamento, che fu in gran parte rifacimento dei due volumi della *Guida d'Italia*. L'*Annuario dell'Automobilismo*, grosso volume di 600 pagine, sarà posto in vendita entro il mese di maggio a L. 10 (pei non Soci L. 16) più spese di raccomandazione in L. 3 (estero L. 4). Si spera pure di poter entro quel mese porre in vendita i due volumi di *Piemonte, Lombardia, Canton Ticino* a L. 22 (pei non Soci L. 44) più spese di invio raccomandato L. 4 (estero L. 5). Della nuova edizione della *Carta Automobilistica* si dice a pagina 472 e pagina 561.

Le cose a posto.

La Ditta Montina di Albenga ha diramato la seguente circolare:

« Non dubito punto che Ella sia Socio del Touring Club Italiano e di conseguenza, *e dietro le vive ed insistenti premure di quella Spett. Direzione Generale,* mi pregio farle offerta del mio olio, coi prezzi, ecc. ».

La Direzione del Touring non ha mai autorizzato nè quella Ditta nè altre a valersi di simili espressioni, che sono perciò da considerarsi come un arbitrio commesso a nostra insaputa.

Il Touring non ha mancato di presentare le proprie proteste alla Ditta in questione e confida che l'abuso non debba più ripetersi.

Le delizie del servizio dei trittici.

Le resposabilità che il Touring incontra per questo servizio sono insufficientemente valutate dagli automobilisti. La maggior parte di essi vive nell'opinione che le pratiche del trittico si svolgano pacifiche e senza seri inconvenienti, sebbene di tanto in tanto noi crediamo di far modestamente valere un po' le nostre prestazioni le quali sono spesso spinose.

Ecco un conticino salato che vale la pena di meditare: la Direzione della Circoscrizione doganale di Torino il 10-4-1923 ci intima di pagare entro 60 giorni i diritti relativi a quattro automobili temporaneamente importate con trittico e non riesportate (o che per lo meno non risultano riesportate dai documenti di frontiera) entro i sei mesi di permanenza nel Regno.

Ecco i quattro conticini:

TRITTICO 7743, 14 giugno 1922, rilasciato dal T. C de France al sig. R. E., Nizza, per un'autovettura (seguono le caratteristiche). Valore 15.000 franchi francesi, importata il 17 agosto 1922 da S. Rhémy.

Dazio	L.	968,30
Cambio 324 %	»	3.137,30
Sopradazio 35 % sui franchi francesi 15.000 pari a lire 26.688 —	»	9.340,80
Tassa bollo vendita oggetti lusso 10 % sul decimo del valore	»	270 —
Addizionale 20 %	»	54 —
Diritto statistica e bollo	»	3 —
TOTALE	L.	13.773,40

TRITTICO 8663, 16 agosto 1922 rilasciato dal T. C Suisse al sig. H. M., Ginevra, per una vettura (seguono le caratteristiche). Valore franchi svizzeri 9.000, importata il 23 agosto da S. Rhémy.

Dazio	L.	845 —
Cambio 324 %	»	2.737,80
Sopradazio 35 % su frs. svizzeri 9.000 pari a lire 37.609,20	»	13.163,20
Tassa bollo vendita oggetti di lusso 10 % sul quinto del valore	»	760 —
Addizionale 20 %	»	152 —
Diritto di statistica e bollo	»	3,80
TOTALE	L.	17.661,80

TRITTICO 8867, 10 agosto 1922 rilasciato dal T. C Suisse al sig. C. J. B., Zurigo, per una vettura (seguono le caratteristiche). Valore 30.000 franchi svizzeri, importata il 5 agosto 1922 da S. Rhémy.

Dazio	L.	1.462,50
Cambio 322 %	»	4.709,25
Sopradazio 35 % su franchi svizzeri 30.000 pari a lire 123.468	»	43.213,80
Tassa bollo vendita oggetti lusso 10 % sul quinto del valore	»	2.470 —
Addizionale 20 %	»	494 —
Diritto di statistica e bollo	»	5,20
TOTALE diritti	L.it.	52.354,75

TRITTICO 11132, 4 agosto 1922 rilasciato dal T. C Suisse al sig. O. E. di Vevey per una vettura (seguono le caratteristiche). Valore franchi svizzeri 3.000, importata il 10 agosto 1922 da S. Rhémy.

Dazio	L.	805 —
Cambio 322 %	»	2.592,10
Sopradazio 35 % su frs. svizzeri pari a lire 12.529,50	»	4.385,30
Tassa bollo vendita oggetti lusso 10 % sul decimo del valore	»	130 —
Addizionale 20 %	»	26 —
Statistica e bollo	»	2,60
TOTALE	L.	7.941 —

Sono dunque complessivamente L. 91.730 e 35 che il Touring deve versare se prima dei 60 giorni non avrà trovato il bandolo dei quattro casi. Può darsi benissimo che le quattro vetture o alcune di esse siano state riesportate senza fare le dovute operazioni di dogana. Bisogna quindi ricercarle presso i

proprietari in Francia e in Svizzera (i quali proprietari sono magari al momento dappertutto tranne che al loro domicilio) e se effettivamente le macchine fossero state riesportate, bisogna che vengano portate al Consolato italiano più vicino per una identificazione. Se questo è possibile e viene accordato, il Ministero è in facoltà — se si riesce a commuoverlo — di concedere l'abbuono dell'addebito. Se ciò accade entro i 60 giorni, il che non è facile, come ben si capisce, l'operazione si chiude con spese limitate; se non si fa in tempo o se realmente le vetture non fossero state riesportate o rintracciate o presentate al Console, o non identificate o che anche malgrado ciò il Ministero non riscontrasse gli estremi per dare la concessione, il Touring deve pagare.

In questi casi gli rimane la rivalsa sulle Associazioni Estere garanti, la quale esige pure molto tempo.

Come si vede il trittico è una rosa per l'automobilista, ma nasconde qualche spina per il Touring.

IL «SALON» DELL'AUTO

ALLA IV FIERA CAMPIONARIA INTERNAZIONALE DI MILANO

Il 12 aprile è stato inaugurato il «Salon» dell'Automobile nella nuova grandiosa costruzione, il Palazzo degli Sports, appositamente predisposto per esporre quanto vien annualmente prodotto dall'industria automobilistica e motociclistica.

Data l'importanza attuale della Fiera Campionaria milanese sarebbe stato desiderabile un maggior concorso da parte di Case estere: queste invece non hanno risposto con molto slancio all'invito che era stato loro rivolto dal Comitato Organizzatore della Mostra, per modo che l'industria automobilistica europea e nord americana vi è rappresentata da ben poche ditte.

Nonostante questa deficienza, l'attuale *Salon* presenta un grande interesse, soprattutto per noi italiani, in quanto ci permette di considerare con legittimo orgoglio quanto è stato fatto nel nostro Paese in questo importantissimo ramo dell'industria ed il grado di perfezione raggiunto.

Crediamo pertanto di far cosa interessante per i nostri lettori riassumendo rapidamente le caratteristiche dell'esposizione milanese.

***

L'attuale *Salon* rappresenta, specialmente per le marche italiane del dopoguerra, ormai consacrate dall'uso, una prova tangibile che la nostra costruzione ha trovato, dal punto di vista tecnico costruttivo, la sua fase di assestamento (la sua *mise au point,* come direbbero i francesi), eliminando quindi tutti quei piccoli inconvenienti che si erano riscontrati nei primi tipi usciti subito dopo l'armistizio e che più che ad altro erano dovuti alla fretta con la quale i nostri costruttori dovevano produrre le loro macchine per far fronte alle insistenti richieste della clientela.

Oggi si ha l'impressione che la fase ultima è ormai raggiunta e che per certi tipi di vettura, che si può presumere che per non poco tempo domineranno i nostri mercati, non sono più possibili ulteriori sostanziali modificazioni. Piccoli ritocchi, piccoli perfezionamenti, lievi varianti vi potranno probabilmente ancora essere nelle nuove serie che saranno messe in lavorazione, ma tutto questo potrà essere considerato più che altro come una cura dei particolari analoga alle ultime pennellate che l'artista dà all'opera compiuta.

Un'altra constatazione che balza subito all'occhio, anche dei profani, è quella che le nostre Case costruttrici hanno saputo conservare, perfezionandola anzi, quella tradizione classica della purezza e dell'armonia delle linee, che caratterizza la tecnica italiana e che si può riscontrare in tutti i rami della nostra industria automobilistica, ferroviaria, elettrica, ecc. Mentre in tante manifestazioni estetiche dei tempi moderni si sono avute delle degenerazioni e delle deviazioni che sembrano talora inspiegabili, gli ingegneri meccanici italiani hanno invece saputo conservare in quella che si può chiamare «l'architettura industriale» le più belle tradizioni del classicismo, sempre dando alle macchine progettate un'armonia ed una eleganza di linee e d'insieme che ne fa talora dei piccoli gioielli.

Il motore dell'automobile italiana ha sempre una sua linea, un suo *cachet* particolare che subito lo distingue da quello di tutte le altre nazioni, anche quando esso è ideato per le macchine di più basso prezzo. Semplice, raccolto, snello ed elegante, spoglio tutt'intorno di quel groviglio di pezzi che in certe macchine estere richiama alla mente una centrale di generazione o un'officina di montaggio, esso sta a testimoniare la genialità e la tradizione artistica della nostra razza.

Per convincersene basta osservare il severo ed elegante *châssis* della nuova 6 cilindri esposta dalla Fiat oppure quello armonico e snello della 8 cilindri Isotta Fraschini e confrontando questi *chassis* con altri esteri si ha la prova palmare che quanto abbiamo detto in merito al disegno delle nostre macchine

non è dettato da un malinteso spirito di nazionalismo, ma da una reale constatazione di fatto.

Del resto anche gli stranieri sono concordi in questo giudizio e la prova evidente è data dal favore che la macchina italiana ha sempre trovato in tutti i mercati esteri.

In materia di motori, l'attuale *Salon* conferma la tendenza moderna dell'adozione definitiva degli alti regimi di velocità i quali mentre consentono una maggior potenza con minor peso, offrono pure il vantaggio di un più ridotto consumo di combustibile, non disprezzabile in questi momenti in cui il costo della benzina è molto elevato.

Naturalmente le alte velocità di rotazione offrono i loro inconvenienti, anche per il fatto che la curva di potenza ha nella sua parte superiore un andamento molto accentuato, che rende il motore più nervoso; ma la tecnica moderna ha saputo prevedere e prevenire questi inconvenienti e l'accurata scelta dei materiali ed il razionale calcolo dei rapporti di trasmissione, ha permesso di trar partito di tutti i vantaggi che offrono gli alti regimi riducendo al minimo gli inconvenenti.

Quando le velocità dei primitivi motori a scoppio si aggiravano sui 1500-1600 giri, parlare di 2600 o 3000 giri avrebbe potuto sembrare audacia; oggi invece la Chiribiri espone una 4 cilindri di 15-50 HP con un regime superiore ai 4000 giri e non sono poche le vetture con motori a 3600 giri.

In fatto di distribuzione la maggioranza delle macchine esposte nell'attuale *Salon* si presenta col tipo classico delle valvole in testa. Un nuovo motore italiano senza valvole è quello della Barison di Livorno che espone una vettura con distribuzione brevettata a cono rotante, che presenta un particolare interesse dal punto di vista costruttivo per la sua grande semplicità.

I motori a 4 cilindri sono naturalmente ancora quelli che predominano, specialmente nelle macchine di piccola e media potenza mentre quelli a 6 ed 8 cilindri sono più specialmente riservati alle vetture di lusso.

Per la lubrificazione ed il raffreddamento prevale sempre il tipo a pompa che tante buone prove ha dato e che assicura una maggior regolarità.

In materia d'accensione il magnete ad alta tensione tiene ancora il primo posto essendo in qualche caso integrato da un razionale dispositivo d'anticipo automatico.

Nelle frizioni prevalgono i tipi a dischi multipli ed a secco, pur non mancando quelle a disco unico come nella Bianchi, nella O. M. e nella Ceirano e quelle a cono e cuoio, come nella Benz. Nei punti posteriori si generalizza la tendenza a adottare disposizioni che permettano un facile spostamento del gruppo differenziale ed a ricorrere agli ingranaggi conici elicoidali per assicurare la silenziosità dell'insieme.

In materia di leve di comando già si nota una certa tendenza a collocarle nel centro dello *châssis* ed in quanto ai freni non son poche le case che già hanno adottato il freno anche nelle ruote anteriori. Le ruote a disco, che apparvero nei primi tipi del dopo-guerra, sembrano ormai definitivamente abbandonate per lasciare il posto alle ruote a raggi in acciaio stampato, tanto comode e tanto più estetiche.

Molto più accurata e meglio studiata ci è apparsa la questione del molleggiamento delle nostre vetture e ciò è tanto più degno di rilievo in quanto sono note le critiche che sotto questo punto di vista si mossero nel passato alle vetture italiane.

Per ciò che riguarda infine la vetturetta a buon mercato, tanto invocata in questi ultimi tempi, le nostre maggiori Case non sembrano disposte ad allontanarsi da quei tipi cui hanno dedicato tanta cura e tanto studio, perchè la necessità in cui si trovano di esportare specialmente nei mercati extra europei non consente loro di disperdere le forze in una troppo grande varietà di modelli. La piccola, la minuscola vetturetta di carreggiata ridotta e finita alla buona non è richiesta in questi mercati, che pure assorbono tanta parte della nostra produzione e che hanno esigenze speciali e la sua creazione non conviene quindi, almeno per ora, alle nostre grandi Case.

In questo senso si hanno invece dei tentativi coraggiosi da parte di minori fabbriche che fanno soprattutto assegnamento sul consumo interno ed è da augurarsi che essi abbiano successo.

Un reale progresso abbiamo poi avuto occasione di constatare nella costruzione delle carrozzerie, sia in quelle di serie che in quelle speciali, e ciò è tanto più degno di encomio in quanto che son note le critiche sollevate in Italia ed all'estero dalle nostre prime macchine del dopo-guerra, le quali, pur essendo vendute a prezzi non indifferenti, non potevano sostenere il confronto, in fatto di carrozzeria, neppure con le più modeste vetture prodotte in Nord-America.

Veramente degno di nota e tale da soddisfare le esigenze del tecnico e dello sportman ci è parso un elegante *châssis* della nuova 519 che la Fiat espone nel suo *stand*. Il motore, che è un monobloc di 6 cilindri di mm. 85 × 140 con valvole in testa e distribuzione comandata da catene silenziose, è alimentato da uno speciale carburatore Fiat con economizzatore e provvisto di magnete ad alta tensione con dispositivo d'anticipo automatico. L'alimentazione della benzina si ha per gravità da un piccolo serbatoio intermedio mentre esteriormente vi è il solito serbatoio grande a pressione. La trasmissione è del tipo a cardano con differenziale smontabile ed ingranaggi a dentatura Gleason.

Guida a vite senza fine e settore elicoidale a 35° o 38° e leve di comando al centro dello *châssis*. Freni sulle quattro ruote.

Sempre molto ammirato fu sempre l'ormai classico 8 cilindri Isotta Fraschini che tanti consensi raccolse fin dal suo primo apparire

sui mercati mondiali e pure degno di nota il 6 cilindri monobloc S. I. A. M. di millimetri 65 × 100 con l'asse a gomiti su cuscinetti a rulli, valvole in testa a 60° e con camere di scoppio rettificate.

Pure interessante è la 6 cilindri O. M. di 2000 cmc. con motore monobloc di millimetri 65 × 100 a valvole laterali inclinate ed accensione a batteria e magnete tipo Bosch e raffreddamento a termosifone, come la 6 cilindri Alfa-Romeo che appare possente e raccolta.

Sempre degne delle loro tradizioni ci son sembrate la Ceirano, la Itala, la Spa, la Bianchi e degna d'incoraggiamento la Ditta Colombo di Milano che presenta un tipo di vetturetta a buon mercato, semplice e ben concepito.

Tra le nazioni estere che hanno concorso al nostro *Salon* abbiamo notato la Francia che è molto ben rappresentata dalla Delage e che pure ci offre un modello della piccola Citroen di 5 HP, la Germania con le ben note Benz e Mercedes e le piccole Mathis e Wanderer e l'Austria con una interessante 6 cilindri Steyr ed una ben studiata 6 cilindri Austro-Daimler della potenza effettiva di 17 HP (60 al freno) che nella linea del motore molto ricorda quella dei tipi italiani.

Infine il Nord-America ci offre un interessante modello di vettura a vapore con la Stanley.

Quest'ultima macchina è munita di un motore a vapore a 2 cilindri, a doppio effetto, azionati direttamente sull'asse differenziale, in modo da formare, motore ed asse, un unico complesso fissato al telaio in tre punti. La caldaia, che è del tipo a tubi di fiamma verticali, è situata sotto il cofano e funziona alla pressione di regime di 40 atmosfere. Il focolare è nella parte inferiore della caldaia ed il calore è dato dalla combustione di petrolio iniettato attraverso speciali diffusori, essendo il consumo in ragione di una latta di petrolio ogni 100-120 km. Un radiatore situato sul davanti come nelle comuni macchine a benzina, condensa il vapore di scappamento facendolo poi ritornare, sotto forma di acqua, nel serbatoio mentre i gas combusti, dopo aver attraversato i tubi di riscaldamento sboccano in una cassa a fumo, situata nella parte superiore della caldaia dalla quale vengono poi smaltiti attraverso un condotto che le guida nella parte posteriore della vettura. Due dispositivi automatici sospendono il passaggio del combustibile, e conseguentemente spengono il fornello, quando la pressione in caldaia supera le 40 atmosfere.

I comandi si hanno, per la marcia avanti, per mezzo di un acceleratore posto sotto il volante di direzione e per la marcia indietro per mezzo di un pedale.

La vettura non ha naturalmente cambio di velocità, il che rende la manovra molto comoda. La *reprise* è pronta ed efficace e l'andamento silenzioso. Per mettere in pressione la caldaia, quando l'acqua è completamente fredda, occorre una diecina di minuti. La vettura, carrozzata torpedo a 6 posti, del peso di circa 1200 kg. può raggiungere una velocità massima di 100-110 km.

Concludendo questa rapida rassegna possiamo affermare che l'industria automobilistica italiana è riuscita ancora una volta a mettere in evidenza, in modo brillante, la perfezione della sua tecnica costruttiva e la accuratezza con la quale le sue macchine sono studiate nei più minuti particolari.

Per dare ai profani ed agli intenditori una più precisa idea del modo in cui da noi si usa costruire, sarebbe stato desiderabile che qualcuna delle nostre maggiori Ditte avesse esposto una conveniente raccolta di pezzi di ricambio, come già si fece in altri *Salons*. Avremmo avuto tutto da guadagnare anche con questo dettaglio perchè i visitatori avrebbero potuto convincersi della cura meticolosa con cui da noi, contrariamente a quello che si usa fare in altri Paesi, si finiscono i singoli pezzi anche nelle parti che non lavorano.

Ing. F. CERRI.

Per le gare automobilistiche di velocità.

Il Sottosegretariato all'interno ha recentemente emanato una circolare colla quale, ricordato che l'Art. 15 del Regolamento 2 luglio 1914, n. 811, subordina le gare di velocità automobilistiche a speciale autorizzazione dei Prefetti con osservanza delle condizioni da essi stabilite; nell'intento di promuovere un razionale coordinamento delle iniziative sportive in tale campo, si dispone che i Prefetti, prima di dare la propria autorizzazione, interpellino l'Automobile Club d'Italia e condizionino il rilascio dell'autorizzazione alle norme concordate con detto Ente.

I servizi automobilistici della Venezia Tridentina.

La Società Automobilistica Atesina di Trento ci comunica (ed anche questa tempestività di propaganda è degna di esser segnalata) l'orario delle quattordici linee che essa eserciràà nella prossima estate nella meravigliosa regione trentina ed alto atesina.

Si tratta di ben 769 chilometri di linee che consentono di combinare con i raccordi ferroviari fra i vari capolinea, degli interessantissimi itinerari per coloro che intendano isolatamente o in comitiva visitare le regioni delle Dolomiti, la Valle dell'Isargo e della Rienza, il gruppo di Brenta, le Valli di Noce, di Sole, Venosta, ecc. L'orario ci dà notizia di alcune migliorie introdotte nel servizio. Così fu istituita una linea Bolzano-Passo di Costalunga-Predazzo-Passo di Rolle-S. Martino di Castrozza-Feltre; furono meglio studiate le coincidenze sulla linea dello Stelvio in modo da consentire a coloro che partono da Milano col diretto del mattino di giungere nella giornata stessa, oltre lo Stelvio, a Trafoi e Sulden. Una comunicazione automobilistica, riserbata al mese di agosto, è stata stabilita fra Madonna di Campiglio e Bolzano, attraverso la Mendola. Sulla grande strada delle Dolomiti fu istituita una corsa in partenza dal Karersee in direzione di Cortina, che consentirà anche a coloro che dalle regioni intermedie desiderano dirigersi verso il cuore delle Dolomiti, di fruire dell'auto. Fu istituita una linea di allacciamento colla Svizzera (da Mals a Monastero) che consentirà a coloro che soggiornano in Engadina di venire a conoscere le bellezze che esistono al di qua della catena retica. Altre linee gestite da imprese diverse sono annunciate dall'*Ufficio Forestieri Italiano* di Bolzano, fra le quali notevolissima una da Brunico, per Corvara ed Arabba, a Livinallongo, in collegamento con la linea Livinallongo - Agordo - Bribano: essa consentirà di percorrere uno degli itinerari più interessanti e meno noti nel cuore della regione dolomitica.

La circolazione automobilistica in Svizzera.

L'anno prossimo, 1924, anche il più refrattario dei Cantoni Svizzeri alla libera circolazione degli autoveicoli, il Canton Grigioni, aprirà le sue principali strade alle automobili. Si spera anzi che fin dal 1923 possano essere aperte almeno nel più forte della stagione estiva alcune importanti strade. Il *referendum* cantonale del 1922 sulla apertura delle strade del Cantone alle automobili aveva avuto risultato negativo, ma colla nuova legge votata dal Consiglio Federale, si farà a meno del *referendum* e le strade verranno senz'altro aperte. Per intanto fin da qualche mese addietro si è costituito l'*Automobile Club dei Grigioni*, i cui Membri tengono per ora l'automobile fuori dei confini del Cantone, chi verso Zurigo, chi in Italia, e chi nel Canton Ticino.

Dall'11 marzo al 10 aprile.

11 MARZO, *Losanna*. — La squadra ungherese di football batte la squadra svizzera 6-1.

11 MARZO, *Firenze*. — Angelo Davoli vince il campionato italiano podistico di « cross ».

11 MARZO, *Milano*. — Il concorso motociclistico di consumo registra due ottime « performances »: Gatti V. su moto di mezzo litro compie con un litro di carburante km. 74,955; Vassena P. su bicicletta a motore con mezzo litro compie km. 45,316.

11 MARZO, *Milano*. — Il ciclista Viganò vince la Coppa Caldirola.

11 MARZO, *New York*. — Goullet-Grenda vincono la 29ª « Sei Giorni ».

11 MARZO, *Roma*. — Girardengo vince la corsa delle « tre ore ».

18 MARZO, *Parigi*. — Drancourt vince il campionato professionistico di « cross » a piedi.

18 MARZO, *Milano*. — Il « cross » podistico internazionale della *Gazzetta dello Sport* è vinto da Schnellman.

18 MARZO, *Rapallo*. — Nella prova del campionato motociclistico italiano, il bolognese Amedeo Ruggeri vince la cat. 1000 e stabilisce il miglior tempo della giornata in 5.0.12' alla media di 55,973.

18 MARZO, *Gand*. — H. Suter vince il Giro delle Fiandre, prima prova ciclistica belga dell'annata.

18 MARZO, *Milano*. — La quarta « Spada Ostali » è vinta da Vittorio Spotti.

21 MARZO, *Parigi*. — L'aviatore Casale batte il « re-

cord » mondiale d'altezza con metri 8200 e kg. 250 di carico.

25 Marzo, *Sanremo*. — La XVI Milano-S. Remo, classica prova d'apertura della stagione ciclistica su strada, è vinta da Costante Girardengo, in ore 10. 14' alla media di km. 27,996.

25 Marzo, *Milano*. — Ugo Frigerio vince la 16a Coppa Malvezzi, di marcia; Angelo Rovida quella di corsa.

25 Marzo, *Roma*. — Sulla salita della Merluzza un nuovo « record » è stabilito dal motociclista Faraglia, alla media di km. 110,988.

25 Marzo, *Roma*. — Il « boxeur » italiano Frattini è costretto all'abbandono davanti all'inglese Ted Moore.

25 Marzo, *Londra*. — Il 75° match di canottaggio Oxford-Cambridge è vinto da Oxford per la 40a volta.

26 Marzo, *Lainate*. — S. E. Mussolini inaugura ufficialmente i lavori delle Autostrade.

27 Marzo, *Parigi*. — La serata schermistica italo-francese segna imprevedute sconfitte di Nadi e di Sassone.

29 Marzo, *Parigi*. — L'aviatore Montannier sale a metri 10.100.

1° Aprile, *Roubaix*. — La classica prova ciclistica su strada Parigi-Roubaix è vinta di H. Suter.

1° Aprile, *Milano*. — Il dilettante B. Visconti vince la Milano-Marcolina, in un lotto di 200 concorrenti, alla media di 37,398.

2 Aprile, *Roma*. — Primo Moretti vince la prima tappa del Giro Motociclistico d'Italia: Milano-Roma.

2 Aprile, *Parigi*. — Squadra nazionale olandese di foot-ball batte Francia 8-1.

4 Aprile, *Bologna*. — Anche la 2a tappa del Giro d'Italia motociclistico, Roma-Bologna è vinta da Primo Moretti.

6 Aprile, *Biella*. — Guido Mentasti vince la 3a tappa del « Giro » motociclistico, da Bologna a Biella.

8 Aprile, *Milano*. — Sull'autodromo di Monza ha termine il Giro motociclistico d'Italia, compiuto solo da 7 dei 33 motociclisti partiti. È primo assoluto Mentasti su moto Guzzi in ore 49.49'02" alla media di 49,268; primo degli isolati Forgnani su moto Indian in ore 50.15'20" alla media di 48,830; primo della cat. 350 cmc. Cavalleri su moto Jap-Garanzini alla media di 47,699.

8 Aprile, *Milano*. — La Milano-Cappelletta, con 160 concorrenti, è vinta dal dilettante ciclista Noris Domenico.

8 Aprile, *Parigi*. — Egg Van Rempen vincono la « Sei Giorni » percorrendo km. 3626,150 alla media di km. 25,181.

8 Aprile, *Brescia*. — Pavesi vince il « criterium » nazionale di marcia.

8 Aprile, *Perugia*. — La seconda prova del campionato motociclistico — il Circuito di Perugia — registra ancora una vittoria di Ruggeri nella cat. 1000. Egli stabilisce anche il « record » alla media di km. 37,690.

9 Aprile, *Montecarlo*. — Ha termine la III Olimpiade della Grazia, alla quale intervennero anche le atletesse italiane.

Uno dei fatti sportivi più notevoli del mese scorso è stato indubbiamente costituito dal Giro Motociclistico d'Italia. Esso voleva essere ed è, in realtà, stato il più severo collaudo di macchine che imaginar si possa.

L'itinerario della grande « randonnée » era costituito da 4 tappe di circa 600 km. ciascuna, e precisamente della Milano-Roma (2 aprile) della Roma-Bologna (4 aprile) della Bologna-Padova-Biella (6 aprile) della Biella-Savona-Milano (7 aprile). Il percorso complessivo ascendeva esattamente a 2470 km.

La prova, riservata a macchine da turismo, era retta sulla « formula » del massimo di velocità oraria consentita dai regolamenti stradali (km. 50). In caso di « ex-aequo » la classifica, tra gli uomini che avessero raggiunto questa velocità massima, era stabilita in base al minor tempo impiegato su tratti intermedi cronometrati. Ma la clausola più severa del regolamento — quella che dava un particolare interesse tecnico al Giro — era costituita dal regime dei « parchi chiusi » fatto rispettare scrupolosissimamente. Appena giunti ai traguardi di tappa i concorrenti dovevan subito consegnare le macchine ai custodi dei « parchi », nè potevan ritirarle che al momento della partenza per la tappa successiva. Per tal modo può dirsi che le macchine superstiti della grandiosa prova non abbiano compiuto quattro tappe successive, ma un'unica terribile marcia di 2500 km.

L'impresa tanto ardua ha, naturalmente, lasciato sulle sue strade gran parte dei concorrenti: dei 33 partiti da Milano la notte del primo aprile solo 7 raggiungevano la meta finale. E nessun concorrente conseguiva in tutte le tappe la media massima di 50: il giovane vincitore — Guido Mentasti — che aveva marciato a 50 e più nelle prime tre tappe, nell'ultima non poteva conseguire lo stesso risultato per un curioso incidente. Giunto nell'autodromo di Milano, egli doveva percorrere a piedi, perchè sprovvisto di benzina, il giro di pista.

I due aspetti più simpatici di quella che non a torto è stata chiamata la massima prova motociclistica su strada dell'anno sono stati: 1° la magnifica affermazione dell'industria nazionale nel campo delle motociclette di 500 cmc. di cilindrata: campo che fu, sino a poco tempo addietro, indisturbato regno delle costruzioni straniere; 2° la « rivelazione » di campioni ignoti, primo fra tutti il genovese Mentasti, assolutamente nuovo alle grandi affermazioni motociclistiche.

Un nuovo Sci Club.

Allo scopo di mettere in valore le risorse invernali della Val di Fassa, che vanta splendidi campi per Sci e possibilità di escursioni di incomparabile bellezza, si è costituito lo « Sci Club della Val di Fassa » con sede a Canazei, presieduto da un buon amico del Touring, signor Franco Dezulian.

Notizie varie.

La durata degli aeroplani. — Da una recente statistica compiuta in Francia sulla base delle ore di volo e dei chilometri percorsi da vari tipi di aeroplano in esercizio presso compagnie di navigazione aerea civile è risultato che la durata è in genere superiore a quella che normalmente si crede. Vi sono apparecchi tuttora in regolare servizio che hanno dalle 250 alle 300 ore di

volo con 45.000-50.000 km. percorsi. Sono ancora in servizio presso molte compagnie aeroplani costruiti durante la guerra i quali, compiuto onorevolmente il loro servizio militare, sono stati alienati ed adibiti a servizi civili.

Rotta aerea Roma-Ancona-Zara. — Il Commissariato d'aeronautica pare abbia intenzione di attivare presto la linea aerea Roma-Ancona-Zara collegando così la capitale con la perla dell'Adriatico.

Recentemente ebbe luogo una riunione di sindaci dell'Umbria per coordinare le diverse iniziative tendenti all'organizzazione aviatoria della regione umbra per lo sviluppo dell'aviazione civile specie sulla rotta Roma-Ancona.

Il traffico Tolosa-Marocco. — La linea Tolosa-Casablanca lavora intensamente, quotidianamente nei due sensi.

Nello scorso mese di febbraio furono trasportate 174.824 lettere contro 5.700 nel febbraio 1920, 12.000 nel febbraio 1921 e 53.699 nel febbraio 1922.

Il servizio aereo sulla linea Casablanca-Fez-Orano ha trasportato in febbraio 14.000 lettere.

Servizio aereo postale in Australia. — Da un anno funziona il servizio aereo postale Geraldton-Deraj e la Costa Nord occidentale della Westralia con grande successo e senza un incidente. Tale servizio ha acquistato molta popolarità ovunque lungo la rotta.

Nello scorso novembre è stato inaugurato, dato il rendimento e il successo del primo, un secondo servizio aereo postale tra il Queesland occidentale da Charleville a Cloncurry, su un percorso di 575 miglia in un tempo di volo prescritto dal contratto di 10 ore.

Quanto prima sarà iniziato il servizio fra Adelaide-Sidney-Brisban.

Attività aeronautica tedesca. — È in via di organizzazione, per opera di una compagnia tedesca, un servizio aereo fra Havana e Santiago di Cuba, coll'intenzione di estendere la rotta, sì da includervi il Messico, Haiti, San Domingo e Giamaica.

La Compagnia calcola di fare il percorso fra Havana e Santiago (600 miglia) in circa 6 ore. Detta Compagnia già esegue il servizio aereo fra Barranquilla e Bogotà in Columbia.

Settimana di aviazione a Dresda. — Nel giugno del corrente anno vi sarà una settimana d'aviazione a Dresda. Il programma prevede diverse manifestazioni aviatorie ed un volo intorno alla Germania.

Gli aeroplani partendo da Dresda compiranno il percorso Monaco, Costanza, Reno, Brema, Amburgo, Danzica, Koenigsberg, Breslavia.

Servizio postale Egitto-Persia. — La direzione generale delle Poste Egiziane comunica che d'ora in poi saranno accettate non solamente le corrispondenze per via aerea destinate a Bushire (Golfo Persico) ma anche quelle per Teheran, Ispahan e Meshol.

Risultati della Posta Aerea New York San Francisco. — Il più grande risultato ottenuto dall'Aviazione degli Stati Uniti d'America durante l'anno scorso fu il regolare funzionamento del servizio di posta aerea tra New York e S. Francisco.

I voli compiuti nell'anno 1922 per questo servizio furono 7.887, dei quali 2.433 con pioggia e neve, senza che si verificasse un solo incidente.

Il percorso totale effettuato fu di ben km. 2.763.624.

Il 94.39 % dei voli venne eseguito secondo l'orario; tale alta percentuale di regolarità costituisce un vero record.

Il numero delle lettere trasportate fu di 48.988.920 per un peso complessivo di chilogrammi 559.690.

Esperienze di volo notturno. — Recentemente furono compiute nel porto di New York esperienze di volo notturno con un grande idrovolante manovrato lungo uu cavo sommerso della lunghezza di 25 km.

Esperienze del genere erano già state fatte con successo per dirigere navi attraverso il canale per mezzo di segnalazioni acustiche.

Il cavo è percorso da una corrente elettrica che crea un campo elettro-magnetico, le cui radiazioni vengono raccolte a bordo di un aeromobile da speciali ricevitori acustici. Quando l'aeroplano si sposta dalla rotta lungo il cavo, una alterazione nell'intensità del suono avverte l'ascoltatore, che può quindi manovrare subito per rimettersi sulla rotta.

Caccia artica con idrovolanti. — Alcuni sportmen americani si preparano per fare una caccia artica nella prossima primavera, con un grande idrovolante. L'apparecchio è già stato costruito; esso è un idrovolante allestito in modo da offrire ogni *comfort*.

Nella fusoliera vi è una cabina provvista di poltrone trasformabili a letto, un'altra cabina colle armi, con un fornello elettrico e col lavabo, una terza cabina con una tavola pieghevole ed un grande spazio per ripostiglio.

Questi moderni sportmen contano arrivare alla Baia di Hudson in tre giorni, mentre occorrerebbero delle settimane per fare lo stesso viaggio per terra.

Linea aerea fra la Germania e la Russia. — Dalla data d'inaugurazione della linea Koenigsberg-Mosca (maggio 1922) al dicembre 1922 i risultati ottenuti sono i seguenti: Voli

eseguiti: 114; km. di volo effettuati: 82.070. Passeggeri trasportati 358, posta kg. 64, colli kg. 9551.

La differenza di tempo impiegato per il trasporto in ferrovia e in aeroplano è la seguente:

	IN FERROVIA	IN AEROPLANO
Passeggero .	3 giorni	Ore 8 e 30 minuti
Collo	14 »	2 giorni
Lettera . . .	9 »	1 giorno

Gli apparecchi impiegati sulla linea Koenigsberg-Mosca sono aeroplani Fokker con cabina di lusso, dotati di motore Rolls-Royce 360 HP.

Traffico aereo Tiflis-Baku-Batum-Erivan. — A Tiflis si è costituita una Società per l'istituzione del traffico aereo in Transcaucasia. Una linea aerea unirà Tiflis-Baku-Batum-Erivan con Angora e Tebris. Il capitale sociale è di 300.000 rubli oro.

Ambulanze aeree. — È stato completato per il Royal Air Force un certo numero di ambulanze aeree, ognuna delle quali è capace del trasporto di 4 barelle, due infermieri e, se necessario, un dottore. Inoltre si stanno ora costruendo dei tipi più grandi. Ogni apparecchio porta in più degli ordinari distintivi militari, una grande croce rossa su ciascuna parte della fusoliera; ampie porte sono aperte nei fianchi della cabina per permettere il facile movimento delle barelle. Internamente la cabina consente il maggior possibile *comfort:* vi sono serbatoi di acqua, filtri, cilindri di ossigeno compresso e l'apparecchio per somministrarlo. Tali ambulanze aeree sono destinate a regioni della Mesopotamia, dove altrimenti è raramente possibile per un ferito ottenere un pronto soccorso medico.

Si ha in mente di disegnare e costruire una sala operatoria volante attrezzata nello stesso modo di quella di un ospedale per potere eseguire delle operazioni in volo.

Aviazione commerciale inglese. — Il primo mese di funzionamento del nuovo sistema di assegnare rotte diverse alle diverse compagnie aeree sussidiate dallo Stato inglese ha messo in evidenza la grande bontà del sistema stesso. Praticamente tutti gli apparecchi impiegati hanno trasportato una media di passeggeri pari al 75 %.

Sulla nuova linea interna di Manchester le domande di posti hanno sorpassata la disponibilità. Gli uomini di affari inglesi si cominciano ora a persuadere dell'importanza del viaggiare per aria. Il servizio aereo Handley Page, fra il 17 di luglio ed il 9 novembre, ha avuto il 37 % di viaggiatori, tutti inglesi, ed ha trasportato in questo stesso periodo 83 tonnellate di carico. Lo stesso servizio ha dovuto rifiutare 2700 tonnellate di carico, poichè gli apparecchi disponibili, au-

torizzati, secondo il regolamento dei sussidi, a volare sulla linea, sono occupati per il traffico dei passeggeri.

Traffico postale aereo Francia-Marocco. — Il Sottosegretariato per l' Aeronautica in Francia ha pubblicato una interessante statistica sul traffico aereo Francia-Marocco:

POSTA TRASPORTATA

1919	1920	1921	1922
19.124	182.061	327.805	1.407.352

Inoltre sulla linea Casablanca-Orano che ora funziona regolarmente furono trasportate nel solo mese di dicembre 12.472 lettere.

Notizie varie.

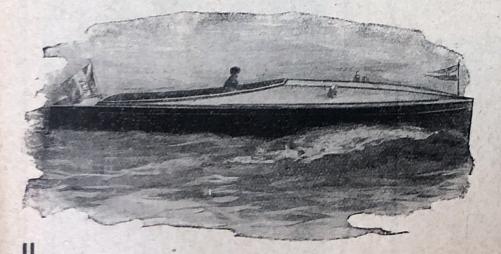
La navigazione interna in America. — Mentre tra noi si prende occasione dalle necessità dell'erario, alle quali tutti devono patriotticamente fare omaggio delle loro convinzioni, per coinvolgere tutto il problema tecnico della navigazione interna, al quale si vorrebbe negare l'importanza che solo un decennio addietro gli si era attribuito, in America il presidente Harding ha firmato una legge per stanziare circa 57 milioni di dollari per la sistemazione dei porti e dei fiumi.

Il senatore Kelly ha presentato al senato una legge che propone lo stanziamento di 45 milioni di dollari per la costruzione di un canale che unisca il Mississipì e l'Ohio all'Oceano Atlantico attraverso il lago d'Erie.

E il Congresso ha approvato una legge sul riordinamento del corso del Mississipì stanziando per sei anni dieci milioni di dollari all'anno.

Bisogna dunque credere che non siano utopia i vantaggi che può offrire la navigazione interna, se tanto sviluppo essa ottiene in quello che è il paese delle ferrovie per eccellenza.

Confessiamo francamente che per ora quelli che ci mancano sono i milioni di dollari. Quanto all'inutilità delle linee di navigazione interna vi sarà tempo a parlarne, quando potremo discutere serenamente e senza preoccupazione di denaro.

Bruxelles porto di mare. — Si è da poco inaugurato il porto di mare di Bruxelles, ossia il complesso di lavori che collegano per via d'acqua la capitale belga alla Schelda e al mare. Navi da guerra e navi da carico delle varie nazioni hanno potuto accostare le banchine presso la torre dell'Hôtel de Ville.

È questo il compimento di lavori iniziati sino dal 1891 e perseguiti costantemente da un Consorzio costituito dallo Stato, dalla provincia del Brabante, dalla città di Bruxelles e dai comuni interessati.

Il canale che congiunge Bruxelles al Rupel e alla Schelda ha una lunghezza di 39 km., una larghezza nominale di 60 m., e una profondità di 6.50 m. Esso permette l'arrivo sino alla capitale belga di navi lunghe fino a 105 m., larghe 14 e con un pescaggio di m. 5.80, ossia di navi di 3000 tonnellate.

Il porto è completamente attrezzato con gru, depositi, ferrovie e quant'altro occorre. Ora tuttavia si sono già votati crediti per la formazione di un vasto avamporto che disporrà di 2000 m. di banchine e di importanti istallazioni. Infine il governo belga ha deciso l'allargamento del canale di Charleroi che unisce Bruxelles ai bacini industriali del nord della Francia.

Come si vede anche nel Belgio non si dubita dell'utilità della navigazione interna. Solo si dispone di mezzi per fare quello che da noi purtroppo in questo momento non è possibile fare. E tutto il problema sta qui.

Il traffico di Amburgo. — Si segnala una notevole attività della marina mercantile germanica, la quale riprende rapidamente il posto perduto in seguito alla guerra.

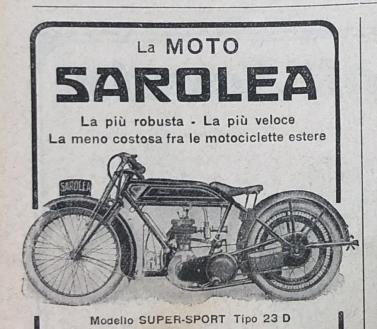
In tutti i porti del Brasile e del Plata e lungo le coste cilene e peruviane la bandiera tedesca è riapparsa ovunque.

Soprattutto è notevole il movimento delle merci, ma anche i viaggiatori vanno aumentando. Da notarsi che agenti e dipendenti delle varie agenzie sono esclusivamente tedeschi.

Il segreto di questa rinascita? La bassezza dei noli che fanno una seria concorrenza a quelli delle altre nazioni perchè... gli equipaggi tedeschi sono assai più modici nelle loro pretese che non gli altri.

Un'importante miglioria stradale.

Fra Chiavari e Sestri Levante (prov. di Genova) la strada provinciale passava per qualche centinaio di metri al piede di una muraglia rocciosa, a poca altezza sul mare, esposta a frequenti interruzioni perchè de-

molita dalle mareggiate. Ora è stata costruita una deviazione in galleria per circa 300 metri, posta a qualche diecina di metri sul mare e raccordata al resto della strada con rampe del 5 %. La nuova strada, opera veramente grandiosa e di grande utilità, è stata aperta al traffico il 4 aprile.

Ferrovie secondarie - Tramvie - Linee automobilistiche.

L'Ufficio speciale delle Ferrovie presso il Ministero dei LL. PP. ha pubblicato recentemente una *Raccolta di dati statistici* relativi all'anno 1920, assai interessante per il quadro completo che esso prospetta dell'attuale situazione di tali servizi che completano la rete delle ferrovie principali dello Stato.

Le linee ferroviarie concesse in esercizio all'industria privata sommavano al 31 dicembre 1920 a N. 110, con una lunghezza complessiva d'esercizio di km. 4.143.345 dei quali 3.628.774 sono di 95 linee a trazione a vapore e 517.571 di 15 linee a trazione elettrica. Solo 59 linee (km. 1.931.110) sono a scartamento ordinario: le altre a scartamenti ridotti che variano da un massimo di m. 1.100 ad un minimo di 0.850.

A tali linee si aggiungono 27 funicolari, in parte a vapore, in parte elettriche e in parte a contrappeso d'acqua.

Le linee tramviarie extra-urbane erano 212 per una lunghezza complessiva di chilometri 4.360.764, di cui 3.057.383 con trazione a vapore e 1.303.381 con trazione elettrica: di tali linee 153 (per km. 3.430.935) sono a scartamento ordinario; le altre a scartamenti vari, da un massimo di m. 1.100 ad un minimo di 0.750.

La regione d'Italia che ha maggior sviluppo di tramvie extra-urbane è la Lombardia con km. 1.359.985 e fra le Provincie è quella di Milano con km. 417.406.

Le tramvie urbane ammontano a 44 esistenti in altrettante città, con uno sviluppo complessivo di km. 997.337.

La città con una rete maggiormente estesa è Napoli con km. 132.257, segue Torino con 103.331, Milano con 95.604 e Roma con 78.504. La città che ha la rete più minuscola è Pavia con km. 1.075.

I dati relativi alle linee automobilistiche saranno ampiamente illustrati nel nostro *Annuario dell'Automobilismo*, di imminente pubblicazione. Al 31 dicembre 1920 esse erano 507 per uno sviluppo di 19.467 km.; ma da allora ad oggi il passo è stato notevolissimo e la predetta pubblicazione illustrerà la portata dell'aumento.

Giova notare che in tutti i dati surriferiti non sono comprese le ferrovie e le tramvie delle nuove Provincie.

Un viaggio di studenti americani in Italia per iniziativa della Italy American Society.

Avrà luogo nella estate prossima un viaggio di una numerosa comitiva di studenti americani verso il nostro Paese. Esso si inizierà il giorno 30 giugno colla partenza da New-York. Durante il tragitto per mare saranno tenute a bordo delle conferenze su l'Italia, la sua storia e un breve corso di lingua.

Il giorno 14 di luglio, dopo aver attraversate la Francia e parte della Svizzera, gli studenti giungeranno in Italia per il Sempione, e toccheranno successivamente: Stresa, Torino, Genova, Roma, Napoli, Pompei, Amalfi, Capri, Perugia, Assisi, Firenze, Pisa, Bologna, Ravenna, Venezia, via Dolomiti, Cortina, Innichen, Trento, Milano, Lago di Como e ritorneranno in Francia attraverso la Svizzera.

Il programma, davvero interessante, sarà, ne siamo certi, reso ancor più attraente dalle accoglienze che gli studenti nostri e le Associazioni locali tributeranno alla gioventù americana, che dimostra di prediligere il nostro Paese.

Nel mondo alberghiero.

Dalla relazione della Compagnia Italiana dei Grandi Alberghi, rileviamo alcune interessanti cifre statistiche intorno al movimento dei viaggiatori nel gruppo di esercizi gestiti da quella Anonima.

I clienti che nel 1922 scesero in tali alberghi sommano a circa 52.000, dei quali 15.238 americani del Nord, 14.157 italiani, 8.812 inglesi, 4.815 francesi, 1.678 olandesi e scandinavi, 1.268 spagnuoli, 652 americani del Sud. I rimanenti ripartiti fra le varie nazionalità che dànno ormai un insignificante contributo al movimento dei forestieri

in Italia. La facile conseguenza di tale vasto movimento fu un notevole aumento di capitale dell'Anonima che ebbe nel corso dell'esercizio di quest'anno un utile netto di L. 2.900.789,53

In difesa della cartolina illustrata.

Mentre ci occupiamo di dare opera perchè fotografi ed editori procurino di migliorare le cartoline illustrate, che sono tanta parte del materiale di propaganda turistica, non possiamo non approvare un'agitazione iniziata dall'Associazione Nazionale fra gli editori-grossisti e fabbricanti di cartoline illustrate, per rendere meno gravi le tariffe postali per la spedizione delle cartoline.

Con le attuali tariffe le cartoline illustrate se spedite fuori distretto debbono essere affrancate con 30 centesimi se recano scritte più di 5 parole, con 10 se con la sola firma e data.

La tariffa pone in condizione di notevole inferiorità la cartolina illustrata rispetto a quella postale, e al tempo stesso arreca un notevole lavoro agli uffici postali che devono stabilire a quale delle tre categorie appartenga la cartolina stessa.

Si propone invece di adottare la tassa unica, prevista dalle tariffe postali francesi. In Francia infatti le cartoline illustrate, la metà del cui retro è riserbata alla corrispondenza e l'altra metà all'indirizzo e il fronte è occupato unicamente dall'illustrazione (esclusa qualsiasi annotazione manoscritta) sono soggette all'affrancatura di 10 centesimi.

L'Associazione predetta propone che le tariffe italiane siano modificate in tal senso con l'adozione di tariffa unica che potrebbe essere di 15 centesimi.

Le miniere d'Italia.

Fra le pubblicazioni italiane che meritano largo consenso di lettori è indubbiamente la Rivista mensile *La Miniera Italiana,* che pubblicasi in Roma (Corso Italia, 35-B) sotto la direzione dell'on. prof. Mario Cermenati. La larga informazione intorno alle questioni minerarie in Italia ed all'estero e i numerosi articoli originali che essa pubblica, fanno della Rivista un organo ormai apprezzato da tutti coloro che, per ragioni di scienza o di interesse pratico e immediato, si appassionano ai complessi problemi tecnici, statistici, legali, sociali che riguardano il patrimonio minerario nostro.

L'ultimo fascicolo che abbiamo sott'occhio

(marzo 1923) pubblica un interessante studio di Mario Ferraguti sui petroli in Italia. L'autore ritiene che la ragione principale dell'insuccesso nelle ricerche del prezioso carburante tentate in questi ultimi anni sul suolo italiano sia da ricercarsi nella poca profondità delle trivellazioni. La profondità media in Italia è di m. 217, mentre in Russia è di metri 432, in America 540 (dove pure le falde petrolifere sono assai superficiali), in Romania 613, in Galizia 1150. Una ditta tedesca, in assaggi che fece per una miniera italiana, estrasse alle profondità sotto elencate le corrispettive quantità di petrolio:

m. 160	kg. 200	giornalieri
» 170	» 550	»
» 180	» 15.000	»

Il rendimento di 50.000 litri al giorno è stato ottenuto e superato in Italia da uno dei pochissimi pozzi spinto a 300 metri.

L'autore incuora perciò Stato e imprese private a continuare nelle ricerche, migliorandone i mezzi tecnici, spingendosi a maggiori profondità. Ricorda, a titolo di consolazione per coloro che troppo temono l'insuccesso, che dei 75.000 pozzi scavati nella Pensilvania ben 26.000 non diedero mai produzione di petrolio.

L'autore chiude il suo interessante studio annunciando che, a cura di un professore universitario, sarà prossimamente pubblicata una *Carta petrolifera d'Italia:* l'attendiamo con vivo interesse, poichè la parola della scienza (in materia così complessa e sulla quale è tanto facile dar vita ad illusioni dannosissime) ha un significato definitivo.

Le strade rivestite di caoutchouc.

Il municipio di Colombo (Ceylan) impiega da qualche tempo il caoutchouc per il rivestimento delle strade. Questo, liquefatto, viene steso con delle scope, poi coperto da fine rena, quindi si procede ad una cilindratura. In quel paese, produttore di caoutchouc, il costo del rivestimento è del 50-75 % superiore a quello del catrame, ma con una durata 2-3 volte maggiore. Da noi, è evidente, tale sistema di pavimentazione non offre possibilità economica di sfruttamento.

Amnistie che non amnistiano.

Un nostro Socio ci segnala che mentre in virtù della amnistia concessa per le fauste nozze di S. A. R. la Principessa Jolanda, i ciclisti contravventori ai regolamenti di circolazione furono beneficiati dell'indulto, i verbali di contravvenzione vennero da qualche comune ugualmente inoltrati dinanzi al magistrato; questi, pure accordando l'amnistia, emette regolare sentenza e la fa trasmettere al contravventore. Spese di sentenza: L. 25,50, ossia qualche cosa di più della multa intimata per l'infrazione!

Le ricerche e gli studi vanno addensandosi attorno alla figura di Matteo di Giovannello detto Gattapone, il forte architetto eugubino, che appare sempre più come uno dei maggiori artisti del trecento. Abbiamo già indicato su queste pagine un gruppo di opere che gli vengono ora attribuite su fondamento documentario o per confronto stilistico. Ora *Antonio Muñoz* nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, gennaio 1923, gli assegna il bello e severo **Chiostro di S. Giustina in Perugia,** a pianta quadrata, con 5 arcate a pieno centro per ogni lato, su pilastri ottagonali; al disopra, per ogni lato, 6 arcate con trifore ogivali. L'opera non appartiene, come finora si è creduto, al XIII secolo, ma alla seconda metà del XIV e probabilmente al 1376.

Pietro Toesca nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, gennaio 1923, indica due nuove opere di Barnaba da Modena, cioè un polittico (Madonna col Bambino, Crocifissione, 4 Santi a figure intere e 4 a mezza figura), nella parrocchiale di Lavagnola presso Savona ed una bella Madonna col Bambino, caratteristica per il denso chiaroscuro del pittore, nella chiesa di S. Matteo a Tortona.

Con sottile disamina *Enrico Brunelli*, in *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, febbraio 1923, conclude che il quadro rappresentante *L'elezione di S. Lorenzo Giustiniani al Patriarcato di Venezia* nella sala dei Pregadi nel Palazzo ducale di Venezia è opera di Tiburzio Passerotti da Bologna e, con molta probabilità, del periodo 1587-89.

Nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, febbraio 1923, *Carlo Aru* illustra un arazzo trovato in pezzi dall'A. entro una cassa dimenticata del Palazzo Comunale di Cagliari. Rappresenta una *scena di trionfo* e intorno alla sua provenienza si può supporre che facesse parte del carico di una nave fiamminga diretta in Oriente, che nel 1633 naufragò nel golfo di Cagliari. Si sa di certo che dalla Reale Udienza passò alla Corte d'Appello e che verso il 1880 fu fatto in pezzi per servire da tappeto sotto gli scrittoi degli uffici. È probabilmente su cartone di Carel Van Mander iuniore e venne tessuto a Bruxelles dopo il 1610 da Francesco Spierinck, uno dei più insigni arazzieri fiamminghi, che si dice nato ad Anversa nel 1545 e morì a Delft il 21 febbraio 1630.

Piperno si affaccia agli albori della storia attraverso la leggenda poetica dell'intrepida amazzone Camilla, vi entra decisamente quando, dopo una breve guerra nel 330-329

a. C. Gaio Plautio Deciano Hypseo conquista la forte città volsca, ne abbatte le mura, ne deporta a Roma i senatori e nel territorio conquistato manda una colonia di cittadini romani che formano la tribù Aufentina. Il romano *Privernum* viene trasformato in Prefettura, riceve un'altra colonia da Silla, il quale forse la circonda di mura, ma, dopo il decadere di Roma, viene sparendo, s'ignora precisamente quando. È insoluta questione quella del sito della città volsca: a giudicare dai luoghi, parrebbe che l'antichissimo centro dovesse sorgere sul M. Macchione, alto 271 m., con una spianata di quasi 1 km. e dov'è una strada volsca. Ben noto è invece il luogo occupato dalla città romana, cioè attorno alla piazza della Regina in Piperno vecchio: ivi si possono riconoscere il decumano e l'ingresso della città segnato da due pilastri, ivi qualche resto di muro antico, ivi furono scavati nel 1795 una statua di Tiberio, ora al Vaticano, una testa colossale di Claudio e iscrizioni, ivi un tratto di strada antica e i ruderi di un tempio, forse il *Capitolium*, su cui poi è sorta una chiesa, attorno alla quale venne formandosi Piperno medioevale, sparito, come si è detto, in epoca non bene nota (forse poco dopo il mille), come ignota è la causa dello spostamento della città medioevale nell'attuale Piperno. — Da articolo di *Guido Calza* in *Il Circeo*, 6 gennaio 1923.

Notevoli restauri artistici sono stati or ora compiuti o sono in corso nella Liguria. A Genova, in un'area libera presso la porta S. Andrea e la casa di Colombo è stato ricomposto il *chiostro di S. Andrea,* del XIII secolo, a pianta rettangolare, a colonne binate nei lati e a gruppi di 6 colonne negli angoli, con archi ogivali, ma i cui materiali mostrano di avere appartenuto ad un chiostro anteriore, del mille circa. Pure a Genova, nel *Palazzo della Prefettura,* fatto costruire nel 1542 da Antonio Doria, si sono restaurati i buoni affreschi cinquecenteschi dell'atrio, opera di Marc'Antonio Calvi, aiutato, sembra, dai fratelli Felice e Aurelio (cfr. *Liguria, Toscana Settentrionale, Emilia* del T. C. I., Vol. I, pag. 137), rappresentando nella vôlta un corteggio del capitano Antonio Doria e, nei peducci, delle divinità, mentre gli affreschi delle lunette e delle pareti deterioratisi vennero, al principio del XIX secolo, sostituiti da pitture di Filippo Alessi e Michele Canzio, queste pure restaurate. A *Levanto* la elegante facciata della parocchia-

le di S. Andrea è stata ritornata alle forme dugentesche e l'interno è stato liberato dalle modificazioni del Seicento e del Settecento. A *Finalpia* si sono iniziati i **restauri della** chiesa di S. Maria, costruita romanica nel XIII secolo, residuandone solo il campanile, rifatta nel periodo ogivale, come testimoniano resti di colonne e di archi, poi nel 1724 su disegno dell'architetto savonese Gerolamo Veneziano detto il Fontanetta. L'oggetto più interessante della chiesa è una Madonna su tavola, attribuita dal Venturi a Nicolò da Voltri, un maestro che deriva da Barnaba di Modena e da Taddeo di Bartolo. Vi sono poi due bassorilievi, uno del '400, l'altro più antico, tre maioliche robbiane, due grandi mobili intarsiati nella sagrestia attribuiti a Michele Pantaleoni e, nella sala capitolare del vicino convento, stalli del '500. Di esso convento si sa che venne fondato nel 1476 ed è una bella e interessante costruzione Rinascimento, specialmente per i due suoi chiostri, ai quali è rivolta in modo particolare l'opera di restauro.

In una testa di ciclope-fauno, esistente nel Museo Nazionale di Firenze e finora classificata come un Polifemo, di scultore ignoto del XVI secolo, *Adolfo Venturi* (*L'Arte* settembre-dicembre 1922) identifica **la prima scultura di Michelangelo**, cioè la imitazione di una testa antica fatta dal prodigioso fanciullo, supplendo con la propria fantasia alle parti mutili, nel giardino mediceo di S. Marco, secondo il ben noto racconto di Ascanio Condivi, ripetuto dal Vasari. L'interessante scoperta è confermata da una pittura di Ottaviano Vannini in Palazzo Pitti, raffigurante Lorenzo de' Medici tra artisti e poeti, dove, fra i primi si vede Michelangelo giovanetto che presenta a Lorenzo proprio la detta testa di fauno; dunque a mezzo del '600 durava ancora la tradizione della prima opera del Buonarroti.

Lo stesso *Venturi*, nel medesimo fascicolo de *L'Arte*, indica un'altr'opera di Michelangelo in una pila d'acquasanta che si trova nella sagrestia vecchia di S. Lorenzo a Firenze. Essa, esempio unico di opera michelangiolesca con effetti ottenuti da marmi di vario colore, consta di un cubo di marmo variegato che sostiene un piedistallo di marmo scuro a forma di campanula rovescia, su cui la pila, un vaso grave, massiccio di marmo bianco con doppio ordine di baccellature profondamente incise ed un nitido semplice manico.

Il *Collegio di Spagna*, l'unico esempio tuttora vivo delle università medioevali di studenti, e, nella costruzione, il più singolare e austero edificio civile *di Bologna*, richiama da qualche tempo l'attenzione degli studiosi, specialmente grazie ai restauri promossi dall'attuale rettore, Manuel Carrasco e che,

iniziati qualche anno fa da Alfonso Rubbiani, stanno volgendo al compimento. Ne parla ora *Giorgio del Vecchio* nell'*Annuario della Cultura Italiana per il 1923*, Roma, diffondendosi in particolare sulla costituzione del Collegio, dedicato a S. Clemente e che doveva ospitare 24 studenti spagnuoli nobili, per i corsi di teologia e di leggi. I prescelti non dovevano essere religiosi, nè canonici regolari, nè coniugati, nè affetti da lebbra o da morbo gallico, nè esercitanti arti vili, nè di nascita illegittima, non mai stati accusati davanti al S. Uffizio e provvisti del diploma di baccelliere. Col tempo, alla nobiltà dei natali, che era in passato principalissimo requisito per l'ammissione, venne sostituendosi la considerazione del merito personale dei candidati. Nel 1812, essendosi il rettore e i collegiali rifiutati di riconoscere il dominio napoleonico, il Collegio fu soppresso, ma riaperto nel 1815 e riebbe i beni, sequestrati, nel 1818 in seguito a un trattato fra Pio VII e il re di Spagna Ferdinando VII. Attualmente il Collegio dipende dal Ministero degli Affari Esteri di Madrid ed ha una propria Giunta di patronato.

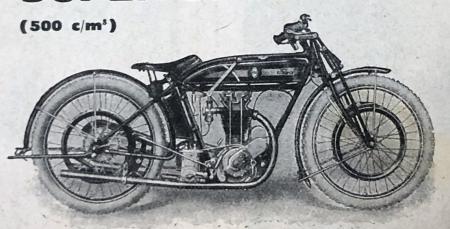
Situato presso la linea Roma-Sulmona, *Vicovaro* è noto agli italiani per il singolare *Tempietto di S. Jacopo*, a pianta ottagonale, particolarmente notevole per la ricca decorazione del portale, che presenta uno spiccato contrasto fra la parte superiore e l'inferiore. Esso portale è fiancheggiato da due pilastri corrispondenti agli spigoli di un lato dell'ottagono e divisi in 4 ordini di nicchie con santi. La parte inferiore del portale, cioè i larghi piedritti a strombatura, ha 2 ordini di tre edicole goticizzanti divise da tozze colonne tortili e contenenti figure massicce, sproporzionate e uniformi di santi. Questa parte dell'opera è lavoro di Domenico di Capodistria, che non potè compiere tutto il portale essendo morto nel 1456. Chi fu che lo riprese e condusse a termine nel 1464? L'artista, finora ignoto, girò un elegante arco al disopra dei piedritti, che porta 4 Angeli e la colomba, include una bella lunetta con bassorilievo di Maria col Bambino, i santi Pietro e Jacopo e due membri della famiglia Orsini committente, ed è chiuso tra due pilastrini ed una trabeazione di fine decorazione sorreggente il timpano con due sorridenti angioletti che sostengono lo stemma, mentre nei pennacchi sono due tondi con Gabriele e l'Annunciata. Tutto questo insieme, di salde e pure forme Rinascimento, contrasta con lo stile e la rozzezza della decorazione sottoposta. *Beatrice Serra*, che studia il tempietto in un articolo de *L'Arte*, settembre-dicembre 1922, risolve il problema in modo del tutto convincente, indicando in Giovanni di Traù detto il Dalmata l'artista che compì con tanto gusto il bel tempio.

RENATO BARTOCCINI, *Guida del Museo di Tripoli*, Tipo-litografia della Soc. d'Arti e Mestieri, Tripoli.

All'inizio dell'occupazione italiana in Libia non si trovava d'antico in Tripoli, oltre l'arco di M. Aurelio, altro che poche statue romane sparse. In meno di un decennio gli scavi per lavori stradali e per nuovi edifici a Tripoli (i lavori del porto hanno messo in luce un'importante necropoli punico-romana), l'esplorazione dell'interno e quella di Leptis Magna (che avrà però un proprio museo ad Homs) hanno dato così copiosi risultati che già nel 1919 si costituiva in Tripoli un Museo, ordinandolo nel vecchio corpo di guardia del Castello. È un primo nucleo cospicuo, che si accrescerà coi nuovi ritrovamenti a Tripoli, a Sabrata, a Pisita, i maggiori centri della regione tripolina. Intanto del nato e già notevole e interessante Museo ecco la Guida, compilata con molta diligenza e che unisce la semplicità della esposizione e del commento al rigore scientifico. Tra le statue, non molte ma interessanti tutte, eccellono una figura colossale di Roma, un'Artemide efesina di tipo arcaizzante, uno stupendo torso di Apollo, copia di originale prassitelico, una testa virile di forte realismo. Seguono iscrizioni in lingua latina, greca e punica, una ricca raccolta di magnifici musaici pavimentali, frammenti di affreschi, avanzi diversi che provano una diffusione del Cristianesimo maggiore di quella che si pensava, due pietre tombali (XII e XIII sec.) di una comunità ebraica, poi oggetti arabi (iscrizioni, una porta lignea intagliata, monete, avendo avuto Tripoli una propria zecca), quindi pietre incise, pochi oggetti di età litica, gioielli, una magnifica iscrizione neo-punica (la lingua fenicia dell'Africa nell'epoca romana) e gli oggetti della ricordata necropoli.

I Verdi — Cinquant'anni di storia alpina, a cura di RENZO BOCCARDI - 2ª edizione; 170 pagine, 30 illustrazioni fuori testo - Alfieri & Lacroix, Editori - L. 15.—.

Il volume, pubblicato sotto gli auspici dell'Associazione Nazionale Alpini nel cinquantesimo anniversario della fondazione del Corpo Nazionale Alpini, è giunto alla sua seconda edizione, riveduta e notevolmente aumentata. E davvero lo merita, giacchè, staccandosi dal-

la contingenza della commemorazione, racchiude in una collana di scritti limpidi e perspicui una compiuta celebrazione delle gesta degli Alpini sui campi di Eritrea, di Libia, delle Alpi, del Piave, d'Albania. Certe pagine, come quelle in cui Tommaso Gallarati Scotti rievoca la commovente semplicità di taluni epistolari alpini, non si possono leggere senza un fremito di intensa commozione; altre contengono elementi di viva curiosità: così dicasi dello scritto intorno alla *Architettura Alpina* e della raccolta di *Canti Alpini* (poesie e musiche), particolare fatica di Renzo Boccardi, che al volume intero ha dato la sua ardente passione d'italiano e di alpino, la sua perizia di infaticato raccoglitore.

ARISTIDE SARTORIO - *Sibilla* - Poema drammatico in quattro atti - Edizione de L'« Eroica » (Cas. Post. 1155, Milano) L. 300 pei prenotatori; poi L. 375.

Facciamo una eccezione alla buona regola che ci siamo imposti, di non parlare in questa rubrica se non dei volumi che hanno attinenza al fenomeno turistico, inteso nei suoi multiformi aspetti, per segnalare a quanti amano le belle edizioni d'arte il volume del Sartorio, che Ettore Cozzani, con amorosa cura, ha dato alle stampe. Si tratta di una edizione superba e, in certo qual senso, unica; giacchè il Sartorio non ha solamente composto il poema drammatico, disegnato le molte illustrazioni in bianco e nero che lo commentano, ma ha anche di suo pugno scritto tutto il testo che appare quindi, nella nitida riproduzione, come un di quegli antichi codici manoscritti, che dal periodo umanistico in poi costituirono la preziosa preda degli studiosi e dei dotti. Talune illustrazioni mostrano tutta la potenza espressiva del Sartorio: quelle che raggruppano folle e masse, così come quelle in cui il giuoco delle ombre e delle luci è trattato con delicatezza di colorista insigne.

Dott. prof. G. S. VINAJ e Dott. R. PINALI - *Le Acque Minerali e gli Stabilimenti Termali, Idropinici ed Idroterapici d'Italia*. Volume II, pag. 640 - Milano - Umberto Grioni, Editore, 1923 - Ed. fuori commercio.

Il primo volume di quest'opera, pubblicato nel 1916, costituisce già una rarità bibliografica. Edita per l'iniziativa generosa di un intelligente industriale, Alfonso Wassermann di Milano, sotto gli auspici dell'Associazione Medica Italiana di Idrologia, di Climatologia e di Terapia Fisica, l'opera intende a far conoscere nel miglior modo possibile le nostre stazioni balneari, le nostre acque, i nostri mezzi di cura fisica, a dare una idea possibilmente esatta del valore loro e della loro importanza.

Certamente gli autori (è doveroso qui particolarmente ricordare il compianto prof. Vi-

naj, che seguì, rappresentò e diffuse in Italia gli insegnamenti della scuola di Guglielmo Winternitz, il fondatore dell'idroterapia clinica, e intorno ad essa molto lavorò col sereno vigore di una intelligenza abituata alla scrupolosa e alla diligente osservazione dei fatti e alla investigazione scientifica di essi) hanno pienamente raggiunto lo scopo. Comprendeva il primo volume, oltre che alcune interessanti monografie scientifiche, la trattazione delle stazioni del Piemonte, della Liguria, della Lombardia, dell'Emilia, della Toscana e dell'Umbria. Il volume secondo, compilato saltuariamente durante il periodo bellico come lo permettevano le circostanze, presenta al medico italiano le stazioni idrominerali e climatiche di parte dell'Italia Centrale, di quella Meridionale, delle Isole nostre e delle Tre Venezie, chiudendo così la vasta materia che il prof. Vinaj aveva divisato originariamente di distribuire in tre volumi.

L'opera, stampata in 20.000 copie ed inviata a tutti i medici d'Italia, venne accolta con largo favore da alte autorità della scienza e della politica. È ormai pressochè totalmente esaurita, ma verrà certamente ristampata in seguito in una nuova edizione largamente ampliata ed accuratamente riveduta.

BUZZETTI P. *Le chiese nel territorio della antica comunità di Piuro.* - Chiavenna, Caligari e Pairola, 1921; pag. 150; L. 4, « a beneficio dell'erigenda chiesa votiva per i morti nel seppellimento di Piuro (Chiavenna) avvenuto nel 1618 ».

Le Grandi Prove Ippiche - Milano, febbraio 1923 - Alfieri & Lacroix, Editori - L. 15.

La ricca e interessante pubblicazione dà notizie dello sviluppo dello sport ippico nei principali Paesi del mondo e delle varie manifestazioni cui dà luogo nel nostro Paese.

ENRICO DI MONTEMALO - *Sulle rive della Brenta, Guida-ricordo di Bassano* - Bassano, Tip. Ant. Vicenzi, 1922.

La graziosa e pittoresca città della Brenta ha trovato un nuovo ed amoroso illustratore. La Guida è assai ben fatta per diligenza competenza e praticità. Peccato che del tutto insufficienti siano la pianta della città e la carta del territorio.

UGO MARCHETTI - *Guida di Bolzano-Gries* - Merano, S. Poetzelberger, 1922.

È, se non erriamo, la prima Guida locale in italiano del capoluogo dell'Alto Adige. Non priva di pregi, sebbene in alcune parti ridondante (così il cenno storico e l'illustrazione del Palazzo dei Mercanti) e insufficiente in altre (le descrizioni del Duomo e del Museo). Buona l'appendice sui dintorni.

RIBASSI E FACILITAZIONI AI SOCI DEL T.C.I.

DICIASSETTESIMO ELENCO (*a tutto il 31 gennaio 1923*).

Periodici e Riviste.

MILANO. — «*Auto Italiana*», Rivista Mensile Automobili Motori Aviazione. — «*La Maglieria*», Rivista Mensile Industrie della Maglia e Affini (via L. Settala, 4): 25 % abb. annuo.

TORINO. — *Il Fotografo*, Rivista (via Cernaia, 18): 20 % abbon. annuo.

Dit e Commerciali.

BARI.

Articoli Fotografici. — Antonelli Angelo (via Argiro, 95): 10 % (sugli acquisti).

BENEVENTO.

Generi Alimentari. — Tanga Enrico (corso Garibaldi, 101): 10 % (sugli acquisti).

BRA (Cuneo).

Confetteria e Offelleria. — Converso Luigi (via Vitt. Emanuele): 10 % (sugli acquisti).

CAGLIARI.

Cartoleria. — Dessì Giuseppe (via Manno, 1): 5 % (sugli acquisti). — Guicciardi Roselina (piazza Yenne, 7): 10 % (sugli acquisti).

CASTAGNARO (Verona).

Manifatture, Mercerie. — Zara Marco: 5 % (sugli acquisti).

CATANIA.

Calzature. — Masumeci Carmelo (via Garibaldi, 49): 5 % (sugli acquisti).

Cancelleria, Cartoleria. — Nicola Jovane & Figli (Porta Uzeda, 8): 5 % (sugli acquisti).

Pasticceria. — Catania Giovanni (via Mancini, 10): 6 % (sugli acquisti).

Tessuti. — Barbagallo & Castelli (via Etnea, 154): 5 % (sugli acquisti).

FINALE EMILIA (Modena).

Cappelleria, Tintoria. — Vincenzi Antonio (piazza Verdi, 7): 10 % (sugli acquisti).

FIUME.

Radiotelegrafia. — Società Anonima Fiumana delle Radiocomunicazioni (piazza Regina Elena - Palazzo Adria): 2 % (sugli acquisti di libri e apparecchi nautici e radiotelegrafonici).

Ristorante. — Ristorante «Alla Bella Napoli» (di Napoli Alfredo), (via XXX Ottobre): 10 % (sull'importo delle consumazioni).

FOGGIA.

Farmacia. — Brindisi Michele (via Salvatore Tugini, 2-4): 10 % (sugli acquisti in genere); 5 % (sulle specialità farmaceutiche).

FORMIA (Caserta).

Cartoleria Profumeria «Sirio». — Agreste Enrico (via Vitruvio, 13 C.): 5 % (sugli acquisti).

GALLIPOLI (Lecce).

Articoli Vari. — Flora Agesilao: 15 % (sugli acquisti di oggetti sacri e bambole).

Pubblicità e Reclame. — Coluccia G. (via dei Forni, 30): 5 % (sull'importo dei compensi per affissione di manifesti e reclame).

GHILARZA (Cagliari).

Mobili. — Schirra Cocco Valentino (via Vitt. Emanuele III): 20 % (sugli acquisti).

GODO (Ravenna).

Farmacia. — Savini Domenico (via Faentina, 6-7): 10 % (sugli articoli farmaceutici).

Materiale Turistico. — Tanesini Antonio (via Faentina): 10 % (sui lubrificanti e benzina).

Riparazioni Auto-Moto-Velo. — Emiliani Giovanni (via Faentina, 10): 5 % (sulle riparazioni e acquisti gomme).

Riparazioni Auto-Garage. — Bernardi Cesare (viale Stazione, 1): 10 % (sulle riparazioni e stazionamento in garage).

Riparazioni Velo. — Piccinini Vincenzo (via Faentina): 10 % (sulle riparazioni).

IVREA (Torino).

Accessori Auto. — Zerbino & Dressano: 5 % (sugli acq.).

Armi e Munizioni. — Zan G. Battista (via Arduino, 45): 5 % (sugli acquisti).

Articoli Casalinghi. — Getto Fiorenzo: 3 % (sugli acq.).

Articoli Fotografici. — Girodo Giuseppe (corso Cavour, 5): 5 % (sugli articoli fotografici escluso i preventivi).

Periodici e Riviste.

cultura « *Il Concilio* »: 10 % (sugli abbonamenti annuali).

GENOVA. — Rivista « *Le Industrie Artistiche d'Italia* » (via Guerrazzi, 24-27): 15 % (sugli abbonamenti e inserzioni).

MILANO. — Rivista Tecnico-Artistico-Professionale Illustrata « *La Nuova Moda* » (corso Italia, 14): 25 % (sugli abb. annuali).

PISTOIA (Firenze). — Giornale « *Il Commercio Pistoiese* » (via F. Pacini, 7): 10 % (sugli abbonamenti); 20 % (sulle inserzioni).

Ditte Commerciali.

BARI.

Biancheria Confezionata, Ricami. — Grande Maison de Blanc di Polenza Giuseppe (corso Cavour, 90-92): 10 % (sugli acquisti).

BETTOLA (Piacenza).

Mobili. — Giuseppe Molinari (piazza Cristoforo Colombo): 10 % (sugli acquisti).

CATANIA.

Profumeria. — Salone Roma di Leonardi Salvatore & Figli (via Lincoln, 192): 10 % (sugli acquisti).

CIVITAVECCHIA (Roma).

Articoli per Regalo. — Toti Odoardo & Figli (via Umberto I, 55): 20 % (sugli acquisti).

CORIGLIANO CALABRO (Cosenza).

Articoli di Ceramica. — Spataro Enzo: 5 % (sugli acquisti).

Calzature e Cuoiami. — Cardamone Francesco: 5 % (sugli acquisti).

Tessuti. — Andrea Bruno: 10 % (sugli acquisti).

COTRONE (Catanzaro).

Biancheria, Cappelli, Maglierie. — Covelli E. & Figlie (piazza Vottoria, 6-8): 5 % (sugli acquisti).

FOLIGNO (Perugia).

Editore. — Campitelli F.: 10 % (sulle proprie edizioni).

FORMIA (Caserta).

Cappelli, Confezioni, Mercerie. — Filosa Pietro (via Ruleino, 54): 5 % (sugli acquisti).

GENOVA.

Materiale Elettrico. — Costa Silvio (via XX Settembre, 17 nero): 10 % (sugli acquisti).

GIARRE (Catania).

Farmacia. — Grassi Mario (via Etnea, 13): 10 % (sui medicinali); 2 % (sulle specialità).

GRUMELLO DEL PIANO (Bergamo).

Bar. — Ravasio Giovanni (via Provinciale, 23): 5 % (sulle consumazioni).

IVREA (Torino).

Farmacia. — Stragiotti Guido (via Palestro, 7): 10 % (sulle proprie specialità).

LECCE.

Armi. — Oronzo Berardini & Figlio (via Augusto Imperatore): 2 % (sugli acquisti).

Articoli di Cancelleria. — Pinto Francesco (via Vittorio Emanuele): 5 % (sugli acquisti).

Articoli per Regalo. — Lazzaretti Giovanni & C. (corso Vitt. Emanuele): 10 % (sugli acquisti). — Katzemberger Giovanni (corso Vitt. Emanuele, 6): 10 % (sugli acquisti).

Articoli Sanitari. — Sabato Amleto (via Umberto I, 26): 2 % (sugli acquisti).

Confezioni, Mode. — Greco & Maggio (via Francesco Rubieli): 5 % (sugli acquisti).

Elettricità, Fotografia, Ottica. — Staffieri Antonio (via Vitt. Emanuele, 70): 6 % (sugli acquisti).

Fotografia. — Rosario Carlino (via Templari, 14): 10 % (sui lavori fotografici).

LUCCA (Giannotti).

Confezioni in maglia. — Pagni & Cantini (via Matteo Civitali, 16): 5 % (sugli acquisti).

LUSSINPICCOLO (Istria).

Articoli vari. — Lussin Dante (Riva IV Novembre): 5 % (sugli acquisti).

Bar. — Dusan Besbradiza (Riva IV Novembre, 166): 5 % (sulle consumazioni).

MARSALA.

Vini, Marsala. — Trincilla G. & Figli: 5 % (sugli acquisti).

MILANO (19).

Saldatura Autogena. — Sturmo Angelo (corso Buenos Aires, 66): 10 % (sugli acquisti).

MILANO (5).

Scuola di Taglio. — Prof. Barbiero C. (corso Italia, 14): 10 % (sulle tariffe della scuola).

Stilografiche. — Sensenhauser Arturo (via Bagutta, 24): 15 % (sugli acquisti).

Tappeti, Telerie. — Coliva F. A. (via Manzoni, 44): 10 %

(sugli acquisti di Linoleum); 20 % (su forniture d'albergo).

OGGIONO (Como).

Scultura. — Marazzi Carlo di Clivio (via Milano): 5 % (sui lavori).

ORINO (Como) - (Valcuvia).

Calzature. — Vanoletti Luigi (via della Rocca, 44): 10 % (sugli acquisti e riparazioni).

PADOVA.

Oreficeria, Orologeria. — Morellato Silverio (via Guariento, 1): 10 % (sugli acquisti).

PALERMO.

Profumeria. — Cottone L. & C. (corso Vitt. Emanuele, 222): 10 % (sugli acquisti).

PIOMBINO (Pisa).

Manifatture, Tessuti. — Ancillotti Tamiro (via E. Zola, 19-23): 6 % (sugli acquisti).

Profumerie, Toilette. — Mazzocchi Armando (via E. Zola, 10): 15 % (sugli acquisti e servizio di Toilette).

Protesi dentaria. — Ferrari Alfredo (via Renato Fucini): 15 % (sui lavori e dentifrici).

POLA.

Ristorante. — Venutti A. (via Clivo Grion, 1): 10 % (sulle consumazioni).

PRIMIERO (Trento).

Fotografia. — Nanni Gadenz: 10 % (sugli acquisti).

ROMA.

Articoli per Auto-Moto-Cicli. — Calconi Leonardo (via Augusto Valenziani, 18): 10 % (sugli acquisti).

Macchine Fotografiche, da Scrivere, Fonografi. — Sanfilippo A. (via Santiquattro, 29): 8 % (sugli acquisti).

Ristorante. — Moretti Filippo (P. Foro Traiano, 4). Ristorante « *Ulpia* »: 10 % (sulle consumazioni).

SALVE (Lecce).

Generi Alimentari e Coloniali. — Luna Nicola: 2 % (sugli acquisti).

S. MARINO (Repubblica).

Oggetti Artistici e di Ricordo. — Reffi Rufo (via Bramante): 10 % (sugli acquisti).

TERRANOVA DI POLLINO (Potenza).

Farmacia. — Lufrano Pasquale Emilio: 10 % (sui medicinali e droghe).

Maglierie, Seterie. — Mosetti Mario (via Nizza, 106): 10 % (sugli acquisti).

TREVISO.

Olii, Vini. — Paronetto Umberto Ettore (via S. Antonio, 146): 5 % (sugli acquisti).

TRIESTE.

Confezioni, Mercerie. — Cerne Giuseppe (piazza Unità, 3): 6 % (sugli acquisti).

Ombrelleria, Pelletteria, Valigeria. — « Alla Città di Torino » (via Mazzini, 22): 15 % (sugli acquisti).

VENEZIA.

Articoli d'Ottica e Precisione. — Biadene Antonio: 10 % (sugli acquisti).

Cancelleria, Legatoria, Tipografia. — Leonardi Emilio (Rialto, 100 - Sestiere di S. Polo): 5 % (sugli acquisti).

VIAREGGIO (Lucca).

Profumerie, Articoli Toilette. — Pulga F.lli (viale Marconi, 35): 10 % (sugli acquisti).

VICENZA.

Fotografia. — Rizzoli E. & Cappello P. (via Garofolino, 2): 10 % (sui lavori fotografici).

SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

MEDAGLIA D'ARGENTO PICCOLA.

Pietrabbondante, Carosello Gennaro; Pieve di Cadore, Giacobbi Mario, De Cristoforis Giuseppe; Pinerolo, Mainotto Giovanni; Piombino, Nicolai Gaetano; Pisa, Vanni magg. Nicola; Pistoia, Zanni Giuseppe, Zocco Salvatore; Poiana Maggiore, Corradini Guglielmo; Pola, Vezzani Franco; Pollane Biellese, Chiavazza Daniele; Ponte di Nossa, Pedroni Pietro; Pontelagoscuro, Ruggeri Igino; Pontremoli, Lecchini Raffaele; Ponzano Magra, Ferrari ing. Francesco; Ponzone, Zerbo Flaminio; Porto Said, Nanni Vittorio; Prato, Tansini Annibale; Primiero, Orsingher Antonio; Quagliuzzo, Paudice Giuseppe; Quarona Sesia; Zignone Michele; Quarto dei Mille, Fiorina Aldo; Ravenna, Baldini Aldo; Reggio Calabria, Galliadi Gino; Reggio Emilie, Guardasoni Ildebrando, Leoni Iginio; Riesi, Giambusso rag. Gaetano; Rifredi, Barlesi Armando; Ripatransone, Tozzi

Condivi Nicola; Ripi, Recine ing. Arnaldo; Robbio, Motta cav. prof Giovanni; Rodigo, Bramante Giuseppe; Roma, Adanti Alfredo, Antico Giovanni, Candori Ugo, Chinigò Mosè, Ciabacchini ten Damato, Cialoni Guido, Contuzzi Giusepe, Focanti Ulderico, Gatti Armando, Grillo dott Mariano, Grütter magg. Ottorino, Janata rag Mario, Loprete Umberto, Lorenzini Giulio, Martello dott Giuseppe, Mastrofrancesco Giulio, Milano Tullio, Morgia avv Ettore, Nardini Luigi, Nascetti Emanuele, Pandolfini cav Giuseppe, Petrucciani Luigi, Pezzo cap. Pietro, Picconi cap Guido, Raffo Umberto, Sagno Angelo, Serra Rodriguez cav Francesco, Tonarelli Aristide, Traverso Giuseppe, Vinci Marco, Viotti Gino, Ronchi di Molfalcone, Zanoni Attilio; Rovigno, Sponza avv dott Domenico, Rovigo, Tomelli Battista; Salerno, Annicelli Eugenio, Saletto, Roselli Luigi; S. Angelo di Brolo, Castronovo Antonino; S Cesario sul Panaro, Ruggeri Vasco, S Giorgio di Piano, Rubini Vitorio; S. Giovanni a Teduccio, Signorini Alberto; S. Giovanni Valdarno, Meucci Romolo; S. Marino, Zaglini Alfonso; S. Maria Maddalena, Chiarioni Ferruccio; S. Pietro in Casale, Piombi Giulio; S. Piero a Ponti, Bini Guido Gino; S. Pietro al Natisone, Cucavaz dott Antonio; Sapri, Cipro Pasquale; Sartirana Lomellina, Gazzaniga Piero; Sarzana, Parlanti Giuseppe; Savona, Minuto G B; Sciacca, D'Amico ing. agr Giusepe, Messina Ignazio; Senigallia, Baviera Alessandro, Sbriscia Mario; Seregno, Falleri Arturo; Sesana, Brelich Antoniazzo; Sesto S Giovanni, D'Antoni Umberto; Sestola, Burchi Oreste; Sestri Ponente, Mori Luigi; Siracusa, Rizzo Alfonso; Somma Lombardo, Gargioni Luigi; Sondrio, Cantelli Federico; Sorrento; Tramontano comm. Guglielmo; Soverato, Gnisci Antonio; Soverato Marina, Lazzaro Francesco; Spezia, Perazzo Cleto; Spinazzola, Lanubile Nicola; Stanghella, Traviglio rag. Gaetano; Sulmona, Adami Alfredo; Suzzara, Carrà Edy; Taranto, Capone Teodorico; Terlizzi Marinelli Giovene Giusepe; Todi, Rosati Umberto; Tolmino, Ribolli Mario; Torino, Annibaletto Gino, Castello Ottavio, Copelli Mario, Fano cap. Mario, Ferraro Luigi, Filippi Federico, Fuselli geom Gaudenzio, Galleana Antonio, Giorbi Gilberto, Inaudi Luigi, Jalla Ermanno, Palma Michele, Penna Angelo, Rossaro Manfredi Ferruccio, Rota Severino, Vissio Giuseppe; Traghetto, Biavari Mario; Traversetolo, Moglia Silvio; Trento, Della Pace Enrico, Moschello Salvatore, Perondini Aldo, Sani Gino; Treviso, Turchetto Carlo, Zaccagna ing. Oreste; Trieste, Artelli Riccardo, Bussanich Franco, Hermann Ermanno, Montanari Mario, Olmi magg Roberto; Tropea, Adilardi Giulio; Udine, Chessa Anselmo, De Agostini rag. Luigi, Iglesias cap Giacomo, Nardoni Attilio; Vacallo, Cattaneo Carlo, Vallata, Pavese Tomaso; Valle Lomellina, Agneti geom. Carlo; Vallo della Lucania, Passarelli dott. Giuseppe, Valnegra, Alberti prof Giovanni, Valperga, Vitalini geom. Erminio; Venezia, Borromei Marco, Camerino Giacomo, De Renzio ing. Giommi, Lucchini Giusepe; Ventimiglia, Cottalordo Cesare; Verona, Antico Angelo, Manzati rag Giusepe, Pantaloni ten Luigi, Sacchetto Ferruccio; Voghera, Baudasso Domenico

MEDAGLIA DI BRONZO.

Altamura, Orfanotrofio Antoniano Femminile; Amelia, Seguiti Tullio; Ancona, Castignani Amato, Cherubini Fiorenzo, Tozzi Aldo; Anterivo, Bolzoni Agostino; Aquila, Lembo Marcello; Ariano di Puglia, Jannuzzi Michele; Ascoli Piceno, Bormioli rag. Quintilio; Bagnara Calabro, Di Leo Andrea; Barcellona, Cambria gr. uff. Francesco; Bari, Gusman geom. Vincenzo, Libano rag. Renato; Belluno, Mattei avv. Guido; Bianco, Palumbo Colmio; Biella, Vittone Mario; Bologna, Franceschi avv. Pier Luigi, Grugnoli Enrico, Mantegazzini ing. Giovanni, Nobili Paolo; Bolzano, Fantocci Tullio; Borgo S. Lorenzo, Canali Gino; Bregonze, Fioravanzo Ascanio; Brescia, Vaccari avv. Andrea; Bronte, Barbaria Emanuele; Bucarest, Farisato rag. B. M.; Cabernardi, Negroni Domenico; Cagliari, Oresti Oreste, Podda Giuseppe; Cameri, Colombo Pietro; Campagna, Tullio Elefante; Campobasso, Colitto avv. Francesco; Capri, Federico Raffaele; Carlasco, Stoppini rag. Giovanni; Carrara, Austi Emilio; Casale Monferrato, Caligaris Natale, Zardelli rag. Edoardo; Caselle di Sommacampagna, Unione Giovanile Excelsior; Castellanza.

Pinardi Oscar; Castelnuovo Garfagnana, Collitorti Osvaldo; Castiglione Olona, Monti Enrico; Catania, Ferro Ignazio, Muratori rag Filippo, Paratore Giovanni, Prudente Giuseppe; Cento, Chiarati Francesco; Champoloux, Mogliazzi Tiburto; Chiesa, Angiolillo Attilio; Chieti, Jovino Tomaso; Cittadella, Casotto Luigi; Civitavecchia, D'Urso Amore Angelo; Coccaglio, Barbieri Bernardo; Codigoro, Dagnoni Ermenegildo; Copparo, Peliandro rag Icilio, Cordoba, Ferraro Placido; Cornigliano Ligure, Spinelli Luigi; Correggio, Pietri Antonio; Cossila S Grato, Perono Pietro Giovanni; Crema, Crivelli Carlo; Cremona, Astori Giuseppe, Bertoli Adolfo, Frazzi magg. Romeo, Rossetti Guido; Crevalcore, Passerini Giudo Mario; Desenzano sul Lago, Andreis Antonio; Esanatoglia, Oltolina Giuseppe; Ferentino, Casali dott. Giuseppe; Ferrara, Serravalle Giuliano; Figline Valdarno; Staderini Aldo; Firenze, Batistino Bruno, Cioci Ferdinando, Maleci Dario, Penzo Tobia; Folgaria, Plotegher Alcide; Foligno, Zappelli dott. Carlo; Frascati, Lippi avv Mario; Gaeta, Marro magg Ugo; Galbiate, Realini Giovanni; Gavorrano, Biancardi Enrico; Genova, Cozzolini Vasco, Franchini Aldo, Frisciani dott. Arrigo, Grasso Puglisi P., Lunaro dott rag Antonio, Piccardo Luigi; Giarrè, Grassi Giovanni; Gioia del Colle, Donvito Francesco; Girgenti, Fradella cap. Ruggero; Gorizia, Francone Arturo, Grossi Luigi, Gutumann Arturo; Grosseto, Cecchelli Amos; Grottaglie, Cafforio prof. Ciro; Haut Katanga, Ribatto Costantino; Introdacqua, Susi Gaetano; Isola del Liri, Pisani Emilio; Isola dei Tremiti, Jannone cav. dott. Germano; Lagonegro, Sarno Francesco; La Maddalena, Alia Amelio; La Rotta, Martini Gino; Larderello, Rossi Giotto; Latisana, Dal Lago Carlo, Legnano, Marelli Marco; Livorno, Barzetti dott. Emilio, Butelli Lelio, Dini M Rossocci Alessandro, Salsiccioni Alberto; Locarno, Mainardi Emilio; Londra, Cianciosi Mario ; Lorenzago, Cattaruzza Pio ; Lozzo di Cadore, Fabbiani Salvatore; Lugano, Bertoglio Cleto; Luino, Veglas dott. Giuseppe, Maglie, De Lorentiis Pasquale; Mamiano, Ghirelli Angelo, Mariano Comense, Boga Leone; Marradi, Gonnelli Angiolo; Masnago, Bianchi Serafino; Mattarello, Airoldi Aristide, Menaggio, Legnani Claudio; Messina, Cammistraci Mario; Mestrino, Luciani Guido; Meta di Sorrento, Longobardo G.; Milano, Agosti Giulio, Arienti Aldo, Bona Giovanni, Cannelli rag Ostilio, Ceretti Paolo, Cocci Remo, Fousck Federico, Frangi Ferdinando, Frigerio Erminio, Friscone Battista, Gasparini Giuseppe, Gilberti Arturo, Mame Giuseppe, Mannatrizio prof. Luigi, Marcionni Giuseppe, Matera Salvatore, Mauri Ettore, Mazzucchelli Camillo, Melli Arturo, Sanfelice Mario, Sozzi Giuseppe; Mirandola, Tersi Giovanni; Modena, Mandini Luigi, Vezzani Giuseppe; Modica, Risino Ignazio; Monteargentario, Gramegna Toti Francesco; Montesano, Santini Ippolito; Montescudo, Ventimiglia dott. Savino; Montole Agliana, Velani Silvio; Montorso Vicentino, Modini Giusepe; Monza, Prini Pietro, Sirtori Paolo; Monzone, Bini Agostino; Muro Lucano, Falovo Licandro; Napoli, Attanasio Filipo, Bulotto rag. Corrado, Cappa Mario, De Muyder Corrado, Fraschetti prof. Cesare, Magaldi Emilio, Palomba Bartolomeo, Piperno Tranquillo, Primavera avv. Ettore, Stasi Leopoldo, Tropiano Giuseppe, Tucci avv Antonio; Niscemi, Blanco prof. Giuseppe; Novi Ligure, Remotti Sebastiano; Oderzo, Princivalli Massimo; Olgiate Comasco; Ciapparelle Antonio; Ostra Venere, Fabbri Enrico; Ovada, Rago Isidoro; Padergnone, Miori Lino; Padova, Covre Ugo, Fioretti Dino; Pagnacco, Savio Pietro; Palermo, Barbero Amico Pietro, Caramuzzà Enzo, Fotto cav uff Angelo, Maestri Aurelio, Mosca cap. Luigi, Messina Vincenzo, Perret Stefano, Ragusa Carlo, Scurria Francesco, Sortino Giovanni; Parigi, Salnard Federico; Parma, Contini Fiorello, Marcuzzi Mario; Passo Pordoi, Dezulian Francesco; Persiceto, Veronesi Giulio; Perugia, Antonelli Antonio; Pesaro, Cavicchioni Giulio; Pescia, Niccolai rag Gino; Piobesi, Cavallo Giuseppe; Pianosa, Cabulo Adamo; Piazze, Grossi Gualtiero; Pisa, Manetti Amilcare; Poggio Renatico, Giuliani Emilio; Policastro del Golfo, Caldoni Marzio; Ponte a Coppiano, Del Terra Gino; Pontedecimo, Rozeto Franco; Pontedera, Donatone Ettore; Pontelagoscuro, Corsini Leonardo; Pontremoli, Toninelli Tibaldo; Pordenone, Facca Umberto; Portoferraio, Zaglio dott. Carlo; Pra Ligure, Bozzo cap. Luigi;

Prato di Principato Ultra, Grillo Florindo; Primolano, Fontanari Quinto Antonio; Ramiseto, Bassi Giuseppe; Reggio Emilia, Fontana rag. Fausto; Repubblica S. Marino, Niccolini Cesare; Riccia, Reichembach ing. Giov.; Rimini, Buonaccorsi Edgardo, Fuiani rag. Alfredo, Lazzarini Antonio; Rivarolo Ligure, Guidi Giovanni; Rodi, Rotondi Vito; Roma, Bertinotti Eugenio, Boccanera Vincenzo, Branca Spartaco, Carbonara Guglielmo, Cardelli Romolo, Cavallucci Enrico, De Barbieri ing. Tito, Della Valentina G., Di Verola Tullio, Francia rag. Michele, Loconsolo Mario, Poma Giuseppe, Presti Antonio, Puccinelli Giulio,, Silva Ettore, Terracina Giovanni, Zenga Marco; Romagnano Sesia, Brugo Giovanni; Rovereto, Fucci rag. Vincenzo; Salerno, Cappuccio cap. Luigi; Sampierdarena, Del Buono Vincenzo, Micheletti Ugo, Traverso Luigi; S. Daniele del Friuli, Peresutti Davide; S. Ferdinando di Puglia, De Mattia prof. Nicola; S. Giovanni in Fiore, De Marco rag. Attilio; S. Ilario Baganza, Fedolfi Nello; S. Michele Cimadolmo, Gregorini geom. Silvio; S. Michele sull'Adige, Boni Giglio; S. Quirico di Vernio, Petracchi Ovidio; Sansevero, Cupaioli Enrico; S. Vito dei Normanni, Anglani prof. sac. Giusepe; Santa Chiara, Giuntini Ferdinando; S. Maria Capua Vetere, Caruso Luciano; S. Maria Maddalena, Chiarioni Ferruccio; Saronno, Mussi Guglielmo; Sarzana, Barzi Aldo; Savona, Cosentino Salvatore; Scalea, Imparato Mario; Senigallia, Selloni Dante; Serina, Belotti Giacomo; Serramazzoni, Zarabini Gualtiero, Sesto Fiorentino, Cianfanelli Luigi; Sibari, Abbamonte Gino; Siena, Nencini Terenzio; Siracusa, Mancarello Vincenzo; Solofra, Misfatto Antonio; Spezia, Panizzi Emilio; Spoleto, Pascucci ten. Giovanni; Tenna, Di Giovanni Salvatore; Terlizzi, Di Nuzzo Germano; Torino, Andi Giovanni, Bianchi Pietro, Bonando Giuseppe, Brogliatti Giovanni, Carbonatto Antonio, Ciocchetti Giovanni, dell'Oglio Baldassare, Merlone Pasquale, Pasta Giovanni, Perbellini Antonio, Pettigiani Mario, Ruleut Zenobio, Testore Giovanni; Trento, De Luca cap. Francesco, Gallio Carlo; Treviso, Cervellini rag. Mario, Tessarotto Ernesto; Tricesimo, Tami Giuseppe; Trieste, Angeli Ugo, Anzulovich cap. Michele, De Gironcoli dott. Ugo, Moro Sebastiano; Tripoli, Isacco Meshud Racach Scibilia Francesco, Tomaselli ten. Dario; Trofarello, Pagani prof. dott. Umberto; Vallebona, Guglielmi Lorenzo; Vanzay, Moroni Giuseppe; Vasto, Reale Giuseppe; Veggiano, Matteazzi Luigi; Venezia, Borghi Giuseppe, Cesana dott. Ermete, Calzavara Rina, Fiore Antonio, Gallitto Francesco, Montanari Giuseppe, Rizzi Guido, Stringa Felice; Verona, Fraizzoli ing. Casimiro, Mutto Benedetto Gino; Veronella, Guadagni Carlo; Viareggio, Bonanno dott. Guido; Vicenza, Moneta Zenone, Scalabrini Giovanni, Treggiari Maurilio; Villaco, Pernici Italo; Villafranca, Fregni Ruggero; Villate, Carissano Giovanni; Villimpenta, Stringani Luigi; Vittorio Veneto, Piccin Giovanni; Volpago, Bordignon Antonio; Zara, Trojano cap. Vincenzo.

Statistica dei Soci al 31 marzo 1923.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1922 . . .	N. 179.066	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1923	„ 30.000	
	N. 149.066	
Nuovi Soci pel 1923 inscritti al 31 marzo 1923 . .	„ 39.750	
Totale Soci annuali		N. 188.816
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1922 . . .	N. 33.533	
Idem al 31 marzo 1923 . . .	„ 1.754	
		„ 35.287
Totale Soci al 31 marzo 1923		N. 224.103

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa

Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Gustavo Modiano & C. - Milano

PREZZO L. 180.